3 1761 11650040 6

GOVT. PUBNS

GOVT PUBNS


Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

https://archive.org/details/31761116500406

CA1 XC 27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Thursday, November 4, 1976
Thursday, November 25, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

1169

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 1

Government Publications

Le jeudi 4 novembre 1976
Le jeudi 25 novembre 1976

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Organization meeting and
Supplementary Estimates (B) 1976-77
Vote 80b—Canadian Transport Commission
under TRANSPORT.

CONCERNANT:

Réunion d'organisation et
Budget supplémentaire (B) 1976-1977
Crédit 80b—Commission canadienne des
Transports sous la rubrique TRANSPORTS.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
DEC 20 1976
UNIVERSITY OF TORONTO

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976

Deuxième session de la
trentième législature, 1976

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Brisco
Cadieu
Caron
Douglas
(*Bruce-Grey*)
Fortin
Harquail
Horner
Huntington
Loiselle
(*Saint-Henri*)
MacKenzie
McCain
McIsaac
McRae
Pearsall
Poulin
Roy (*Laval*)
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Monday, November 1, 1976:

Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. Lumley.
Mr. Guay (*Lévis*) replaced Mr. Goodale.
Mr. Caron replaced Mr. Bussières.
Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. McRae.

On Thursday, November 4, 1976:

Mr. Mazankowski replaced Mr. Skoreyko.
Mr. Schellenberger replaced Mr. Forrestall.
Mr. Knowles (*Norfolk-Haldimand*) replaced Mr. Whittaker.
Mr. Poulin replaced Mr. Condon.
Mr. Watson replaced Mr. Guay (*Lévis*).
Mr. Lumley replaced Mr. Caron.

On Thursday, November 25, 1976:

Mr. McRae replaced Mr. Lumley.
Mr. Caron replaced Mr. Watson.
Mr. McKenzie replaced Mr. Mazankowski.
Mr. Brisco replaced Mr. Schellenberger.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le lundi 1 novembre 1976:

M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. Lumley.
M. Guay (*Lévis*) remplace M. Goodale.
M. Caron remplace M. Bussières.
M. Roy (*Laval*) remplace M. McRae.

Le jeudi 4 novembre 1976:

M. Mazankowski remplace M. Skoreyko.
M. Schellenberger remplace M. Forrestall.
M. Knowles (*Norfolk-Haldimand*) remplace M. Whittaker.
M. Poulin remplace M. Condon.
M. Watson remplace M. Guay (*Lévis*).
M. Lumley remplace M. Caron.

Le jeudi 25 novembre 1976:

M. McRae remplace M. Lumley.
M. Caron remplace M. Watson.
M. McKenzie remplace M. Mazankowski.
M. Brisco remplace M. Schellenberger

LIBRARY
JUN
11
1980
UNIVERSITY OF TORONTO

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, November 10, 1976

Ordered,—That Vote L7b relating to Post Office; and Votes 51b, 80b, 107b and L108b relating to Transport for the fiscal year ending March 31, 1977, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 10 novembre 1976

Il est ordonné,—Que le crédit L7b, Postes, et les crédits 51b, 80b, 107b et L108B, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

25028—1½

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 4, 1976
(1)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 4:40 o'clock p.m. this day, for the purpose of organization.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Harquail, Horner, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski, McCain, McIsaac, Pearsall, Poulin, Roy, Schellenberger and Watson.

The Clerk presided over the election of the Chairman of the Committee.

Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) seconded by Mr. Douglas (*Bruce-Grey*) moved,—That Mr. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) do take the Chair of this Committee as Chairman.

The question being put on the motion, it was agreed to and Mr. Campbell was invited to take the Chair.

Mr. Campbell thanked the Committee for the honour bestowed upon him and called for a motion to elect a Vice-Chairman.

Mr. Douglas (*Bruce-Grey*) seconded by Mr. Harquail moved,—That Mr. Collenette be elected Vice-Chairman of the Committee.

The question being put on the motion, it was agreed to.

On motion of Mr. Loiselle (*Saint-Henri*), *Ordered*,—That the Chairman, the Vice-Chairman and six other members, appointed by the Chairman after the usual consultation, do compose the Sub-committee on Agenda and Procedure.

On motion of Mr. Roy (*Laval*), *Ordered*,—That the Committee print 1,000 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence.

Mr. Pearsall moved,—That the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence when a quorum is not present, provided that at least 5 members are present and at least 2 parties are represented.

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

Mr. Horner proposed to move,—That the Committee submit a report to the House of Commons seeking permission to travel to Montreal and the Maritime provinces.

DECISION BY MR. CHAIRMAN

The proposed motion by the Honourable Member seeks to have a report made to the House of Commons when the Committee does not yet have an order of Reference.

Beauchesne's 4th Edition, Citations 304 (1) and (2) state:

304(1)
"A committee can only consider those matters which have been committed to it by the House."

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 4 NOVEMBRE 1976
(1)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications tient aujourd'hui à 16 h 40 sa séance d'organisation.

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Douglas (*Bruce-Grey*), Harquail, Horner, Loiselle (*Saint-Henri*), Lumley, Mazankowski, McCain, McIsaac, Pearsall, Poulin, Roy, Schellenberger et Watson.

Le greffier préside à l'élection du président du Comité.

M. Loiselle (*Saint-Henri*), appuyé par M. Douglas (*Bruce-Grey*), propose que M. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*) soit nommé président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée et M. Campbell est invité à prendre place au fauteuil.

M. Campbell remercie les membres du Comité de l'honneur qu'ils lui ont fait et les invite à présenter une motion en vue d'élire un vice-président.

M. Douglas (*Bruce-Grey*), appuyé par M. Harquail, propose que M. Collenette soit élu vice-président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Sur motion de M. Loiselle (*Saint-Henri*), *Il est ordonné*,—Que le président, le vice-président et six autres membres, nommés par le président après les consultations habituelles, forment le sous-comité du programme et de la procédure.

Sur motion de M. Roy (*Laval*), *Il est ordonné*,—Que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires de ses procès-verbaux et témoignages.

M. Pearsall propose,—Que le président soit autorisé à tenir des séances, à recevoir et autoriser l'impression des témoignages, en l'absence de quorum, pourvu que 5 membres au moins soient présents et que deux partis au moins soient représentés.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

M. Horner propose,—Que le Comité soumette un rapport à la Chambre des communes afin d'obtenir l'autorisation de se rendre à Montréal et dans les provinces Maritimes.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

La motion proposée par l'honorable député vise à faire rapport à la Chambre des communes alors que le Comité n'a pas encore d'ordre de renvoi.

Les commentaires 304(1) et (2) de la quatrième Édition de Beauchesne stipulent que:

304(1)
«Un Comité ne peut étudier que les questions qui lui ont été déférées par la Chambre.»

304(2)

"A committee is bound by, and is not at liberty to depart from, the Order of Reference."

The Committee having no Order of Reference, it cannot report on any matter; consequently I must rule the proposed motion out of order.

At 5:00 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

304(2)

«Un Comité doit s'en tenir à l'ordre de renvoi, et ne saurait y déroger.»

Comme le Comité n'a aucun ordre de renvoi, il ne peut faire rapport sur aucune question; en conséquence, je dois déclarer la motion proposée irrecevable.

A 17 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

THURSDAY, NOVEMBER 25, 1976

(2)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:08 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Brisco, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Horner, Loiselle (*Saint-Henri*), MacKenzie, McRae, Pearsall and Roy (*Laval*).

Other Members present: Messrs. Caron, Forrestall and McKay.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Honourable E. J. Benson, President; and Mr. G. H. Cooper, Executive Director, Railway Transport Committee.

The Order of Reference dated Wednesday, November 10, 1976 being read as follows:

> That Vote L7b relating to Post Office; and Votes 51b, 80b, 107b and L108b relating to Transport for the fiscal year ending March 31, 1977, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Voted 80b—Canadian Transport Commission—Operating Expenditures $1,000,000, under TRANSPORT.

Mr. Benson made an opening statement.

He and the other witness answered questions.

At 9:58 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

LE JEUDI 25 NOVEMBRE 1976

(2)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 08, sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Brisco, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Horner, Loiselle (*Saint-Henri*), MacKenzie, McRae, Pearsall et Roy (*Laval*).

Autres députés présents: MM. Caron, Forrestall et McKay.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'hon. E. J. Benson, président; et M. G. H. Cooper, Directeur exécutif, Comité du transport ferroviaire.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant, du mercredi 10 novembre 1976:

> Que le crédit L7b, Postes, et les crédits 51b, 80b, 107b et L108b, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération le crédit 80b—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement $1,000,000, sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Benson fait une déclaration préliminaire.

M. Benson et l'autre témoin répondent aux questions.

A 21 h 58, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, November 4, 1976

• 1538

[*Text*]

The Clerk of the Committee: Honourable members, the first item of business is the election of a chairman. I am ready to receive motions to that effect. Mr. Loiselle.

M. Loiselle (Saint-Henri): J'aimerais proposer le nom d'un de nos collègues qui, je pense, a accompli un travail merveilleux lors de la dernière session, and I hope that my honourable colleagues will support my motion. I wish to nominate Mr. John Campbell, member for LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul.

The Clerk of the Committee: Are there any other motions?

It has been moved by Mr. Loiselle that Mr. Campbell do take the Chair of the Committee as Chairman. All in favour?

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Schellenberger: On a point of order, Mr. Chairman. Although I am not as active a member of this Committee as I would like to be, I have always found that the Chairman has been very fair and, speaking for our party, I think we have made a wise choice.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Clerk of the Committee: Is it your pleasure to adopt the motion, then?

Motion agreed to.

The Clerk of the Committee: I declare Mr. Campbell duly elected and invite him to take the Chair.

An hon. Member: Give us a one-liner, Johnny.

• 1640

The Chairman: I would firstly like to thank most heartily my colleague from Saint Henri, Mr. Loiselle, for having nominated me. I appreciate that. My thanks go as well to Crawf Douglas from Bruce who seconded the motion. I very much appreciate the confidence that the members have voted in me. I certainly will try to continue chairing as I have in the past nearly two years. It has been a good committee, and we have very interesting legislation coming up, I understand, and we should be most active.

I also thank Stan for his kind words on behalf of the Conservative Party. It is much appreciated.

Now, I need a motion for the election of a Vice-Chairman. If I have a mover for Vice-Chairman. Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Mr. Chairman, partly for the interests of continuity and also because of the job that our Vice-Chairman has done in the previous session, I would move that the honourable member from York East, Mr. Dave Collenette become the Vice-Chairman of the Transport Committee.

Motion agreed to.

The Chairman: I declare Mr. Dave Collenette duly elected Vice-Chairman.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 4 novembre 1976

[*Interpretation*]

Le greffier du comité: Messieurs, il nous faut tout d'abord commencer par élire un président. J'attends vos propositions. Monsieur Loiselle.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): I would like to move the name of one of our colleagues who, I think, did a wonderful job during the last session, et j'espère que mes collègues appuieront ma motion. Je souhaite proposer la nomination de M. John Campbell, député de LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul.

Le greffier du comité: Y a-t-il d'autres propositions?

M. Loiselle a proposé que M. Campbell soit élu président du Comité. Tous ceux en faveur?

Des voix: Bravo!

M. Schellenberger: Un rappel au règlement, monsieur le président. Bien que je ne sois pas un membre aussi actif de ce Comité que je le souhaiterais, j'ai toujours trouvé que ce président avait été très juste et, au nom de notre parti, je crois que nous avons fait un choix sage.

Des voix: Bravo!

Le greffier du comité: Souhaitez-vous donc adopter cette motion?

Motion adoptée.

Le greffier du comité: M. Campbell est donc dûment élu président et je l'invite à venir prendre place.

Une voix: Un speech, Johnny.

Le président: J'aimerais tout d'abord remercier chaleureusement mon collègue de Saint-Henri, M. Loiselle, d'avoir proposé ma candidature. Je lui en suis reconnaissant. Mes remerciements vont également à Crawf Douglas de Bruce qui a appuyé la motion. J'apprécie infiniment la confiance qui m'a ainsi été votée par les députés. J'essaierai de présider comme je l'ai fait depuis près de deux ans. C'est un bon comité, et nous allons être saisis de mesures législatives très intéressantes, si je ne m'abuse, et nous devrions être des plus actifs.

Je remercie également Stan de ses propos aimables au nom du parti conservateur. C'est très réconfortant.

Maintenant, il me faut une motion pour l'élection du vice-président. Quelqu'un a-t-il un nom à proposer? Monsieur Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Monsieur le président, dans l'intérêt de la continuité et également à la lumière du travail accompli par notre vice-président lors de la session précédente, je propose que le député de York-Est, M. Dave Collenette, soit nommé vice-président du Comité des transports.

Motion adoptée.

Le président: M. Dave Collenette est dûment élu vice-président.

[*Texte*]

I think we can proceed to establish the structure of the subcommittee. Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): I move that the sub committee consist of eight members: the Chairman and Vice-Chairman; two representatives of the Liberal Party; two representatives of the Conservative Party; one representative of the NDP and one member of the Social Credit Party.

Motion agreed to.

The Chairman: I also need a mover in agreement that the Committee print 1,000 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*. Do I have a mover for that?

• 1645

Mr. Roy—moved that the Chairman be authorized to hold meetings to receive and authorize the printing of evidence if a quorum is not presented provided that at least five members are present and at least two parties are represented. Agreed?

Some Hon. Members: Agreed.

Mr. Roy (Laval): Do you mean two parties?

The Chairman: The two parties are represented—five members. That is moved by Mr. Roy.

Do I have a mover for the authorization of the printing of the copies?

Mr. Jack Pearsall moves the motion for the thousand copies and then this is just for the representation.

Are there any questions any Committee members might want to pose before we adjourn to the call of the chair?

Mr. Horner: I want to say a word or two on this reduction to five Members. I guess the only way we can interpret that is as an admission that the government cannot man the committees they are setting up.

The committees, Mr. Chairman, in our system of parliament operate and study those things that are given to it by the House, mainly the government, because the governing party has a majority in the House. So this Committee, in essence, carries on and investigates only those things asked to do so by the government. Now, if we cannot find 11 members—I guess 10 members is a quorum.

The Chairman: Eleven.

Mr. Horner: All right, I was in the ball park. If this government cannot find 11 members interested in the field of transportation to sit down and hear witnesses, it is a pretty big insult on behalf of the witness and it is an admission that the government cannot man one of the most important committees in the House of Commons, the Transportation Committee—when you have to reduce it down to five. The obligation, Mr. Chairman, is clearly on the government members side because they are serving the political party that happens to be governing. The government is ordering this Committee to investigate something. We cannot investigate something, if we want to, ourselves. So the obligation and responsibility to constitute a quorum of any given committee of our parliamentary system is on behalf of the government, because we are doing the investi-

[*Interprétation*]

Nous pouvons donc passer à l'établissement de la structure du sous-comité. Monsieur Loiselle.

M. Loiselle (Saint-Henri): Je propose que le sous-comité soit composé de huit membres: le président et le vice-président; deux représentants du parti libéral; deux représentants du parti conservateur; un représentant du NPD et un représentant du Crédit Social.

Motion adoptée.

Le président: Il me faut également quelqu'un pour proposer que le Comité commande l'impression de 1,000 exemplaires de ses comptes rendus et témoignages. Y a-t-il quelqu'un pour proposer cette motion?

M. Roy propose que le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre les témoignages et ordonner l'impression du proçès-verbal en l'absence d'un quorum, pourvu qu'au moins 5 membres soient présents et qu'au moins deux partis soient représentés. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

M. Roy (Laval): Deux partis présents?

Le président: Il faut que deux partis soient représentés et qu'il y ait 5 membres. C'est la proposition de M. Roy.

Quelqu'un propose-t-il la motion pour l'autorisation d'imprimer les procès-verbaux?

M. Jack Pearsall propose la motion pour l'impression des 1,000 copies, si bien que la première motion ne porte que sur la représentation.

Y a-t-il des questions que vous souhaitez poser avant que nous levions la séance?

M. Horner: J'aimerais dire quelques mots au sujet de cette réduction à 5 membres. La seule interprétation que l'on puisse donner de cette décision est le gouvernement n'est pas en mesure d'assurer la présence des députés dans les comités qu'il met sur pied.

Monsieur le président, dans notre système parlementaire, les comités sont chargés d'étudier les sujets dont les saisit la Chambre, c'est-à-dire principalement le gouvernement, vu que le parti gouvernemental a la majorité à la Chambre. Le comité, donc, ne se penche que sur les questions dont il est saisi par le gouvernement. Si nous ne pouvons pas trouver 11 députés, puisque le quorum est de 10 . . .

Le président: Onze.

M. Horner: J'avais le bon ordre de grandeur. Donc, si le gouvernement ne peut pas trouver 11 députés suffisamment intéressés par la question des transports pour venir ici et entendre les témoins, c'est une insulte qu'on fait à ces derniers et c'est un aveu de la part du gouvernement qu'il ne peut pas réunir suffisamment de monde pour siéger dans l'un des comités les plus importants de la Chambre des communes, le comité des Transports, puisqu'il faut réduire le quorum à 5. C'est aux députés du parti gouvernemental qu'il appartient de faire le nombre car ils représentent le parti politique qui détient le pouvoir. Le gouvernement demande au comité d'étudier une question. Le comité ne peut pas décider de cela lui-même. Il appartient donc au gouvernement de fournir un quorum dans tout comité de notre Parlement, car nous exécu-

[*Text*]

gation that the government asks us to do. To me, this reduction to five members is a blatant, obvious admission on behalf of the government that they do not feel the Transportation Committee is important enough to get their members out to do the work they want to do.

Now, having said that—I want that on the record clearly so that everybody will understand their responsibility—Mr. Chairman, I want to suggest to you that we should clarify the direction this Committee is going to be working in.

We took a tour which I was not able to complete, not because of desire but because of other things, of the West Coast ports. We have an obligation, moral or otherwise, to tour the East Coast ports and, more particularly, Montreal. We have the government announcing a port policy. We have not seen the legislation yet but in order to implement the port policy they will have to bring in legislation. I think if this Committee wants to play a very important part in the examination of that legislation and the determination of that port policy, we should determine now, Mr. Chairman, at the organization meeting whether or not we have to have another reference from the House in order to travel to the East Coast and Montreal ports or whether we can travel on the old reference. It is my understanding of the rules that we would have to have a new order of reference from the House.

• 1650

So I would like to move, Mr. Chairman, that this Committee seek permission from the House to travel, very quickly, very soon, to the East Coast ports including Newfoundland and more particularly the Port of Montreal so that we can determine and acquaint ourselves with the problems confronting these ports in light of the new port policy and the legislation we expect to deal with in this session. I would hope that somebody on the other side would second it because . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Horner. Mr. Poulin.

Mr. Poulin: Thank you, Mr. Chairman. I would just like to reply, first of all, to the remarks made by Mr. Horner on reducing the quorum to five in number rather than eleven. Mr. Horner must certainly realize that it is not the Liberal government that refers but, indeed, the House of Commons that refers matters to this Committee or any other Committee of the House for study. Consistent with that is the responsibility of all members in all parties of the House of Commons to serve on the Committee. And it seems that Mr. Horner is saying that his party accepts no responsibility for serving on committees and seeing that the work of the committees is done.

Many members have duties and responsibilities in addition to those in the House of Commons. In fact, I can remember so well in the Justice Committee last year members of his party objecting so strenuously to having to serve so long and so many times on that committee which was . . .

Mr. Horner: Yes, it was an abuse.

[*Interpretation*]

tons les travaux que le gouvernement nous demande d'entreprendre. À mon sens, cette réduction à 5 membres est un aveu évident du gouvernement qu'il ne considère pas le comité des Transports comme suffisamment important pour faire en sorte que les députés du parti majoritaire viennent y faire leur travail.

Je tenais à dire cela publiquement afin que chacun connaisse bien ses responsabilités et, ayant dit cela, monsieur le président, j'estime que nous devrions préciser l'orientation que ce comité va suivre.

Nous avons effectué une tournée dans l'Ouest, à laquelle je n'ai pas pu participer jusqu'au bout, pour visiter les ports de la côte ouest. Nous avons l'obligation morale de visiter également les ports de la côte est, et plus particulièrement celui de Montréal. Le gouvernement annonce une nouvelle politique portuaire. Nous n'avons pas encore vu de projet de loi mais il faudra bien en introduire un si on veut mettre en œuvre une politique portuaire. Si le comité souhaite véritablement jouer son rôle dans l'étude de cette législation et dans la formulation de la politique portuaire, il nous faut décider maintenant, dès notre première réunion, si nous allons demander à la Chambre l'autorisation de visiter la côte est et le port de Montréal ou déterminer si l'ancienne autorisation suffit. D'après mon interprétation du règlement, il nous faudra demander un nouveau mandat à la Chambre.

Je propose donc, sous forme de motion que le Comité demande à la Chambre l'autorisation de voyager, et ce très bientôt, pour visiter les ports de la Côte Est, et notamment Terre-Neuve et surtout le port de Montréal, afin que nous puissions nous informer des problèmes qui existent dans ces ports face à la nouvelle politique portuaire et à la législation dont nous seront saisis au cours de cette session. J'espère qu'un député d'en face appuiera cette motion parce que . . .

Le président: Je vous remercie, monsieur Horner. La parole est à M. Poulin.

M. Poulin: Je vous remercie, monsieur le président. j'aimerais répondre, tout d'abord, aux remarques de M. Horner concernant la réduction du quorum de 11 membres à 5. M. Horner doit bien savoir que ce n'est pas le gouvernement Libéral mais la Chambre des communes qui renvoie les questions à ce Comité ou à tout autre comité de la Chambre. Il en découle qu'il appartient à tous le députés, quel que soit leur parti, de siéger aux comités. Il semble que M. Horner soutienne que son parti n'a aucune responsabilité dans le fonctionnement des comités.

Beaucoup de députés ont des responsabilités et des obligations en dehors de la Chambre des communes. De fait, je me souviens très bien que des membres de son parti ont protesté vigoureussement au Comité de la justice l'année dernière contre le fait qu'ils aient à siéger aussi longtemps et aussi fréquemment à ce Comité qui . . .

M. Horner: Oui, il y avait là de l'abus.

[*Texte*]

Mr. Poulin: . . . discussing gun control and discussing capital punishment and other such things. And by the same token, Mr. Chairman, we all know that the Committee is empowered to hear witnesses without a quorum, has always been able to do so. All it is being able to do now is to . . .

Mr. Horner: No. No.

Mr. Poulin: . . . is to be able to . . .

Mr. Horner: Mr. Chairman, that last statement the member made is in error and I can prove it is in error. The Committee has not always been able to hear witnesses without a quorum. And I can cite exact cases.

Mr. Poulin: All right, not always.

The Chairman: Order. Order, Mr. Horner.

Mr. Poulin: Not always and as I said, Mr. Horner . . .

The Chairman: We will have Mr. Poulin continue his comments and then I will . . .

Mr. Poulin: . . . not always but it is a usual practice that the Committee immediately . . .

Mr. Horner: In recent years, because of poor attendance on the government side.

An hon. member: On your side, too, Jack.

Mr. Poulin: Now, Mr. Chairman, just a minute here. Mr. Chairman, can you not keep order in the Committee?

An hon. Member: . . . nice laugh, Jack.

The Chairman: Mr. Poulin, you have the floor.

Mr. Poulin: Thank you very much. But that it is usual, it is usual for Committee . . .

Mr. Horner: You should know everything about the whole . . .

Mr. Poulin: . . . recognizing the responsibilities of members of Parliament elsewhere, to hear witnesses in the absence of a quorum. And with the quorum being reduced to five, this gives the Opposition a tremendous advantage because of their numbers and their diligence and their wish to serve on this Committee and other committees, to come in and defeat the government every time by having more than the number that is required to meet quorum.

Mr. Horner: You cannot take a vote.

Mr. Poulin: You can do it any time.

Mr. Horner: You cannot take a vote if there is only five.

Mr. Poulin: They can do it any time . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Poulin: . . . if the quorum is five by just having all the members that are so anxious and willing to serve on their side.

Mr. Horner: Well, this motion is not to make the quorum five.

[*Interprétation*]

M. Poulin: . . . discutait du contrôle des armes à feu et de la peine capitale et d'autres sujets semblables. Nous savons également, monsieur le président, que le Comité a le pouvoir d'entendre des témoins sans quorum et qu'il a toujours eu ce pouvoir. Tout ce qu'il peut faire maintenant est . . .

M. Horner: :Non. Non.

M. Poulin : . . . de pouvoir . . .

M. Horner: Monsieur le président, cette dernière affirmation du député est une erreur, je peux le prouver. Le Comité n'a pas toujours eu le pouvoir d'entendre des témoins sans quorum. Je peux citer des cas précis.

M. Poulin: Très bien, pas toujours.

Le président: A l'ordre. Monsieur Horner, à l'ordre.

M. Poulin: Pas toujours et, comme je l'ai dit, monsieur Horner . . .

Le président: Je vais laisser finir M. Poulin et esnuite nous . . .

M. Poulin: Mais la pratique courante veut que le Comité immédiatement . . .

M. Horner: Depuis quelques années, parce que les députés du gouvernement n'assistait pas assez régulièrement aux séances.

Une voix: C'est la même chose chez-vous, Jack.

M. Poulin: Un instant, monsieur le président. Monsieur le président, ne pouvez-vous pas maintenir l'ordre au sein de de Comité?

Une voix: Bien envoyé, Jack.

Le président: Monsieur Poulin, c'est vous qui avez la parole.

M. Poulin: Je vous remercie. Mais il est courant que le Comité . . .

M. Horner: Vous devriez savoir que tout cela . . .

M. Poulin: . . . étant donné les responsabilités qu'ont les députés ailleurs, entendre des témoins en l'absence d'un quorum. Et avec la réduction du quorum à cinq, cela donne à l'opposition un avantage énorme, étant donné le nombre de ces députés et l'ardeur avec laquelle ils viennent siéger au Comité et dans d'autres, ce qui leur permet de venir massivement et de battre le gouvernement en venant avec un nombre de députés supérieur au quorun.

M. Horner: Vous ne pouvez pas voter.

M. Poulin: Il est possible de voter à tout moment.

M. Horner: Vous ne pouvez pas procéder à un vote s'il n'y a que cinq députés présents.

M. Poulin: Ils peuvent voter à tout moment . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Poulin: . . . si le quorum est de cinq, en faisant venir tous les députés qui tiennent tellement à venir siéger.

M. Horner: Cette motion ne réduit pas à cinq le quorum nécessaire pour voter.

[*Text*]

Mr. Poulin: And we know, because of the experience we have had in the last two years in Parliament before that, they can hardly get a corporal's guard here.

Mr. Horner: Your statement . . . if I ever had a legal problem, I would not go to you.

The Chairman: Thank you Mr. Poulin.

Mr. Poulin: I would not take you.

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Horner: . . . in my office, I would not . . .

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, with regard to order, we are talking about motions. All this discussion we have just had, has it not been decided already? Did we not move a motion with respect to the number of the Committee?

Some hon. Members: Yes.

Mr. Harquail: Well, what are we wasting time discussing it again for? We have already had . . .

Mr. Horner: Ask Mr. Poulin.

Mr. Harquail: It has been agreed to. No, the other member did it, too.

Mr. Horner: I made a motion, Mr. Harquail. I do not know whether you listened to it or not.

Mr. Harquail: Yes, but the first part was with respect to the numbers which has already been dealt with on his motion. Mr. Chairman, do you know where that sits right now? Did you have a seconder to Mr. Horner's motion?

The Chairman: The Chair will comment on that after I have heard the deliberations on several matters of . . .

Mr. Harquail: All right. I want to comment on that subject, though. As I recall, and I think the *Minutes* will show that, there was an agreement about the travels at least with the previous committee that, in fact, it was part of the motion that we would visit the port and harbour facilities in Eastern Canada as well as Western Canada. Does that still hold or do you have to go back and have another . . .

The Chairman: I will comment on that, Mr. Harquail, in a moment. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, thank you. I would just like to support Mr. Horner's motion on travel and I think this is something we can expect complete bipartisan support on. However, in passing, I would like to make a reference to the original point that he made. It is true, I think that it is difficult for this Committee to find eleven members very often for meetings; and I grant that point too and I concede that. The fact that the onus is on the government side, as he states, to find the eleven members is perhaps not so much a reflection on the government but a reflection on the attendance of the opposition. However, as Mr. Harquail pointed out, the matter has been settled, has it . . .

• 1655

Mr. Horner: . . . the opposition members.

[*Interpretation*]

M. Poulin: Et nous savons, grâce à l'expérience acquise au cours des deux dernières années, que l'opposition a du mal à faire siéger le moindre quarteron.

M. Horner: Si jamais j'avais des difficultés juridiques, ce n'est pas à vous que je demanderais conseil.

Le président: Je vous remercie, monsieur Poulin.

M. Poulin: Je ne vous prendrais pas non plus comme client.

Le président: Monsieur Harquail.

M. Horner: . . . dans mon bureau, je ne . . .

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, nous débattons ici des motions. Mais ces motions ne sont-elles pas déjà adoptées? N'avons-nous pas déjà adopté une motion concernant le quorum?

Des voix: Oui.

M. Harquail: Pourquoi perdons-nous donc notre temps à revenir là-dessus? Nous avons déjà . . .

M. Horner: Demandez à M. Poulin.

M. Harquail: La motion a été adoptée.

M. Horner: J'ai déposé moi-même une motion, monsieur Harquail. Je ne sais pas si vous avez écouté ou non . . .

M. Harquail: Oui, mais la première partie de votre intervention portait sur le nombre de députés requis, et nous avons déjà adopté cette motion. Monsieur le président, où en sommes-nous exactement? Avez-vous quelqu'un pour appuyer la motion de M. Horner?

Le président: Nous verrons cela après avoir entendu les délibérations sur diverses questions de . . .

M. Harquail: Bien. J'aimerais poser une question à ce sujet. Si je me souviens bien, et le procès-verbal le prouvera, on s'était mis d'accord au sujet des déplacements pendant la dernière session pour que nous visitions les installations portuaires dans l'Est du Canada aussi bien que dans l'Ouest. Est-ce que cela tient toujours ou bien faut-il demander de nouveau . . .

Le président: Je parlerai de cela dans quelques instants, monsieur Harquail. La parole est à M. Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, je vous remercie. J'aimerais appuyer la motion de M. Horner au sujet du déplacement et je pense que tous les partis devraient être d'accord là-dessus. Cependant, en passant, j'aimerais dire quelques mots, en réponse au problème qu'il a soulevé. J'admets qu'il est souvent difficile de trouver 11 membres pour no réunions; je le reconnais, je l'admets. Le fait qu'il en revient au parti du gouvernement d'assurer le quorum de 11 membres, comme il l'a dit, n'en dit peut-être pas aussi long sur le gouvernement que sur la présence des membres de l'opposition. Toutefois, comme l'a souligné M. Harquail, la question a été réglée, n'est-ce pas . . .

M. Horner: . . . des députés de l'opposition.

[*Texte*]

Mr. Collenette: So I just want to support Mr. Horner's motion concerning travel but I just felt so impelled to comment on the uncharacteristically partisan statements that he made before that. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, there is one thing that is pretty badly misinterpreted here. This Committee studies what the government refers by resolution or motion in the House that it shall study. That is all it studies; it studies it within the limits of those motions when the government makes reference. To say that this Committee can study what it wants to study . . .

Mr. Horner: We have not had Air Canada's annual reports, CNR's . . .

Mr. McCain: . . . is a misleading statement to anybody who would read the records of this meeting and I think that wants to be very much cleared up. The opposition has made several requests for references to this Committee in the last four years, virtually none of which have been acceptable, virtually none of which, because they only referred those things which the government chose to refer to the Committee, and that is the way it shall be again unfortunately. We may try to influence that decision through this Committee.

Mr. Horner: If we are lucky we might get Air Canada and CNR this year.

The Chairman: Excuse me, I . . .

Mr. McCain: If the government does not choose to approve the Committee's recommendation or if the recommendation is outvoted by virtue of government majority or for some other reason it does not fit government policy, then this Committee shall never study anything other than what the government wants it to study. That is the way the government operates by rules of the House. So let us not get any confusion on that.

The Chairman: Just a moment, please. I have several questions and I would just like to put the record straight. I agree partially with what Mr. McCain said in regards to the government. We could have had other reference that all parties were interested in before the session closed and it was agreed by the subcommittee and the Committee that that reference that could have been sent to committees would be delayed until resumption of the House. So that is not totally correct. We had agreed because of the complexity of the report that was to be referred when the House resumed.

The second point is the motion by Mr. Horner; it has a very valid point. We have accepted that the five members, two parties, be present to hear witnesses. However, the motion is simply not in order at the moment because we have no reference from the House. We cannot make a report to the

[*Interprétation*]

M. Collenette: Je voulais simplement appuyer la motion de M. Horner portant sur les voyages, mais par la même occasion, je me sens obligé de noter les déclarations d'une partisanerie peux habituelle qu'il a faites auparavant. Merci.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, il y a quelque chose qui est très mal interprété. Notre comité étudie ce que le gouvernement lui renvoit, soit par résolution, soit par motion à la Chambre. C'est tout ce que nous avons le droit d'étudier, c'est-à-dire ce qui nous est renvoyé expressément par le gouvernement. Dire que notre Comité peut étudier ce qu'il désire étudier . . .

M. Horner: Nous n'avons pas encore reçu les rapports annuels d'Air Canada et du CN . . .

M. McCain: . . . est une affirmation qui pourrait induire en erreur quiconque lit le compte rendu de la présente réunion et je crois qu'il nous faut faire le point. Les membres de l'opposition ont, ces quatre dernières années, présenté plusieurs demandes visant à faire renvoyer au présent Comité certaines questions pour étude; à toute fin pratique, aucune de ces demandes n'a été acceptée et ce parce que seules sont renvoyées au Comité les questions que le gouvernement choisit de lui renvoyer et c'est ce qui se passera encore une fois cette année, malheureusement. Nous pouvons tenter d'influencer les décisions par l'entremise de notre Comité.

M. Horner: Si nous sommes chanceux, on nous déférera peut-être les rapports annuels d'Air Canada et du CN cette année.

Le président: Excusez-moi, je . . .

M. McCain: Il suffit que le gouvernement décide de rejeter la recommandation du Comité ou que la recommandation soit défaite au vote par la majorité gouvernementale ou qu'elle n'entre pas dans le cadre de la politique gouvernementale et le présent Comité n'étudiera jamais autre chose que ce que le gouvernement veut qu'il examine. C'est ainsi que fonctionne le gouvernement en vertu du Règlement de la Chambre. Qu'il n'y ait aucune confusion à ce sujet.

Le président: Un instant, s'il vous plaît. J'ai ici plusieurs questions, mais j'aimerais mettre les choses au point. Je suis en partie d'accord avec ce que vient de dire M. McCain au sujet du gouvernement. Mais il ne faut pas oublier qu'on aurait pu confier à l'étude du comité une question intéressant tous les partis avant la fin de la session, mais il fut convenu par les membres du sous-comité et ceux du Comité que l'étude d'une telle question serait renvoyée après la reprise de la session. Et donc ce que vous venez de dire n'est pas tout à fait juste. Nous avions convenu qu'à cause de la complexité du rapport qu'il faudrait en faire l'étude à la reprise de la Chambre.

J'ai en deuxième lieu la motion proposée par M. Horner qui est très appropriée. Nous avons convenu qu'il suffirait que 5 députés soient présents et deux partis représentés pour entendre les témoins. Toutefois, la motion n'est pas recevable en ce moment puisque nous n'avons aucun mandat de la Chambre.

[*Text*]

House at the moment, although this can be done once we have a reference and this should be done shortly.

Mr. Horner: Well, wait a minute, Mr. Chairman. On a point of order; on a point of order. This Committee meeting was called to organize. We are now organized and we are in complete command of ourselves. We can report to the House at any time we want to if we so take it upon ourselves. If we want to study anything, I acknowledge the fact that we have to get permission from the House, but we can report to the House. We can report to the House; this motion is perfectly in order. If this Committee does not want to travel, if Mr. Harquail does not want to take this Committee down to New Brunswick . . .

Mr. Harquail: Wait a minute, I did not say that.

The Chairman: Order, order! You are putting words in people's mouths, Mr. Horner.

Mr. Horner: He does not want to take it down to Halifax.

The Chairman: Order. Order, please!

Mr. Harquail: On a question of privilege.

Mr. Horner: That is fine; that is fine with me. We on this side of the House have made the offer. We have indicated that this Committee should do that. This motion is perfectly in order; perfectly in order.

The Chairman: If the motion was for the Committee to travel—excuse me—Mr. Harquail on a question of privilege.

Mr. Harquail: Yes, Mr. Chairman, on a question of privilege. He is going to get a prize; he may very well get a prize for the actors' award but I did not say that. As a matter of fact, for the record, I think it behooves this Committee to act in good faith and to visit the East as we said we would, from the previous meetings. Mr. Horner should not say that I said anything other than I did say and that is a point that he should understand. He should know full well from his experience here that he should not make that kind of statement.

• 1700

Mr. Horner: I stand corrected. I am glad the member put that on the record.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Horner: I wanted to know your position.

Mr. Harquail: Now you know it.

The Chairman: It is clear that the position of the Committee, prior to the closing of the House, was that the Committee was to travel to the parts of the country which were mentioned by the members earlier. We cannot travel without a reference from the House. We need a new reference to travel to those parts of the country. That is necessary for this Committee to visit and to view. As the Committee members know, I have written to the Minister. On your request I shall write again to him requesting permission, after discussion with the Subcommittee, to visit those parts of the country that the members feel should be visited next on our agenda. Agreed?

[*Interpretation*]

Nous ne pouvons faire rapport à la Chambre à l'heure actuelle, bien que nous pourrons le faire lorsque nous aurons notre mandat, c'est-à-dire prochainement.

M. Horner: Un instant, monsieur le président. La présente réunion a été convoquée pour que nous nous organisions. Nous sommes maintenant organisés et sommes tout à fait prêts. Nous pouvons faire rapport à la Chambre lorsque nous le voulons, si nous décidons de la faire. Si nous voulons étudier quelque chose, je reconnais qu'il nous faut obtenir la permission de la Chambre, mais nous pouvons faire rapport à la Chambre. Compte tenu de ce fait, ma motion est parfaitement recevable. Si le présent Comité ne veut pas voyager, si M. Harquail ne veut pas nous amener au Nouveau-Brunswick . . .

M. Harquail: Un instant, je n'ai pas dit cela.

Le président: A l'ordre, à l'ordre! Monsieur Horner, vous lui faites dire des choses qu'il n'a pas dites.

M. Horner: Il ne veut pas nous amener à Halifax.

Le président: A l'ordre. A l'ordre, s'il vous plaît!

M. Harquail: J'aimerais m'expliquer.

M. Horner: C'est parfait, je suis tout à fait d'accord. Nous, de ce côté-ci de la Chambre, nous vous avons fait une offre. Nous proposons quelque chose au Comité et notre motion est parfaitement recevable; parfaitement.

Le président: Si la motion était formulée de façon à demander que le Comité voyage . . . excusez-moi . . . M. Harquail veut soulever la question de privilège.

M. Harquail: Oui, monsieur le président. J'aimerais m'expliquer. Il mérite un prix, il mérite un prix pour ses efforts comme acteur. Mais je veux faire remarquer que je n'ai pas dit cela. A vrai dire, je crois que le présent Comité se doit d'agir de bonne foi et de visiter l'Est comme nous avons dit que nous le ferions lors de réunions précédentes. M. Horner ne devrait pas prétendre que j'ai dit autre chose que ce que j'ai dit, ce qu'il devrait bien comprendre. Il devrait fort bien savoir qu'il n'a pas le droit de faire ce genre d'affirmation.

M. Horner: Je reconnais mon erreur. Je suis heureux que le député ait rétabli les faits.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

M. Horner: Je voulais simplement connaître votre position.

Mr. Harquail: Eh bien, maintenant vous la connaissez.

Le président: Il est évident que les membres du Comité avaient décidé avant la clôture de la Chambre qu'ils avaient l'intention de se rendre aux divers endroits mentionnés plus tôt. Nous ne pouvons voyager sans mandat de la Chambre. Il nous faut un nouveau mandat afin d'aller visiter ces endroits. Cela est essentiel pour nous permettre de voyager et de visiter. Les membres du Comité le savent, j'ai déjà écrit au Ministre. A votre demande, lorsque j'en aurai discuté avec les membres du sous-comité, je lui écrirai de nouveau pour lui demander la permission de visiter les endroits qui, de l'avis des membres du

[*Texte*]

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Horner: Specifically Montreal.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Specifically, you cannot leave out Montreal, you cannot leave out Halifax; you cannot leave out St. John's and you cannot leave out Saint John for that matter . . .

The Chairman: Well, just on that point, Mr. Horner . . .

Mr. Horner: You cannot leave out Baie-Comeau and a few other points.

The Chairman: Yes. I believe that, and I appreciate your contribution, but these points have been studied and those places, which you have mentioned, have been decided upon. I do not think there will be any disagreement on the part of the Committee. It is just to obtain the reference from the House to permit us to travel.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, there is one section, Mr. Chairman, that you have left out, and the good doctor from Thunder Bay would be very disappointed if you did not include that in your structure. We bypassed Thunder Bay by virtue of lack of time on our last trip, when he was not satisfied that he had had sufficient notification to make proper arrangements. Therefore, by his wish we did not go there. So, with all due respect to what my colleague has said, I think we should make a general request, in respect of visits of ports, in order to cover as many as possible, including Thunder Bay.

The Chairman: There is no problem there. The only problem is that the Committee members should advise subcommittee members of their suggestions so that there will be no conflict at the time that these places are proposed. I think the point is well taken. We bypassed Thunder Bay for obvious reasons, but there is no problem in going back and visiting those facilities.

Mr. Horner: The member did not want us to come there. That was the real reason. I am sorry to say that when he is not here, but you people are all aware of that. He did not want us to come.

The Chairman: Thank you, Mr. Horner. If there are no other questions, we will adjourn to the call of the Chair.

Thursday, November 25, 1976

• 2011

The Chairman: I see that we have a sufficient number of members to begin questioning. Before we proceed, for the information of the Committee, since the House recessed last summer I think it would be to your advantage and knowledge

[*Interprétation*]

Comité, devraient être les suivants sur notre liste. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Horner: Surtout Montréal.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Et surtout vous ne pouvez pas oublier Montréal. Vous ne pouvez pas non plus oublier Halifax, pas plus que Saint-Jean à Terre-Neuve et Saint-Jean au Nouveau-Brunswick.

Le président: A ce sujet, monsieur Horner . . .

M. Horner: Vous ne pouvez pas ne pas aller à Baie-Comeau et à quelques autres endroits.

Le président: Oui. Je vous crois et je suis heureux de vous l'entendre dire, mais nous avons déjà étudié la question et nous avons déjà décidé de visiter les endroits que vous avez mentionnés. Je crois d'ailleurs que tous sont d'accord. Il s'agit simplement d'obtenir un mandat de la Chambre pour voyager.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, il me semble que vous oubliez quelque chose; le bon médecin de Thunder Bay sera très déçu si l'on n'inclut pas sa ville dans nos plans de voyage. Nous avons «sauté» Thunder Bay parce que nous n'avions pas le temps lors de notre dernier voyage et aussi parce que notre collègue ne croyait pas avoir suffisamment de temps pour prendre les dispositions nécessaires. Par conséquent, nous avons respecté son désir et nous n'y sommes pas allés. Mais avec tout le respect dû à la déclaration de mon collègue, je crois que nous devrions présenter une demande globale en vue de visiter les ports, le plus grand nombre de ports possible, y compris celui de Thunder Bay.

Le président: Cela ne présente aucun problème. Il suffit que les membres du Comité fassent connaître aux membres du sous-comité leurs désirs afin qu'il n'y ait aucun conflit lorsque viendra le moment de proposer les divers endroits à visiter. Je vous comprends très bien. Nous avons «sauté» Thunder Bay pour des raisons évidentes, mais y aller maintenant pour visiter les installations ne pose aucun problème.

M. Horner: Le député ne voulait pas que nous y allions. C'est là la raison réelle. Je regrette de le dire lorsqu'il est absent, mais vous le savez tous. Il ne voulait tout simplement pas que nous y allions.

Le président: Merci, monsieur Horner. S'il n'y a aucune autre question, la séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

Le jeudi 25 novembre 1976

Le président: Nous avons le quorum qu'il faut pour commencer à poser des questions. Cependant, avant de le faire, j'aimerais souligner au Comité que, depuis l'ajournement de la

[*Text*]

to become aware of the correspondence we have received during the summer months that the members may not be aware of.

In April we received a telegram from the officials of Transportation and Communications, Government of Newfoundland, who wish to appear before the House of Commons Standing Committee on transportation on the occasion when Canadian National Railways expenditures, which are included in the Transport Canada budget, are being reviewed. We have answered Mr. MacDonald, who is the Deputy Minister, that we would refer that to the Committee and to the Clerk and when CNR would appear, if the Committee agrees, we would have them before us.

We also have received a communiqué from the Halifax-Dartmouth Port Commission, for those members who are interested, which stated:

> Further to our correspondence regarding the possible visit of the Standing Committee on Transport and Communications to Halifax, we would like to advise that Port Day has been postponed once again and will now be held on January 16 and 17, 1977.

That is for those who would care to attend.

At our organizational meeting the Committee has asked the Chair to communicate with the Minister of Transport in regards to our proposed trip to the East Coast to view the facilities as we have done on the West Coast. The information I have received from the Minister's department is that the negotiations are continuing with the House Leader in regards to the reference that would allow the Committee to travel to the East Coast. We should be receiving some information on that shortly.

The steering committee met this morning and it was agreed to recommend that we meet tonight with the representatives of the Canadian Transport Commission, and possibly tomorrow at 9.30 a.m. if it was felt by the members that they wanted to continue discussions until tomorrow morning. If not, we would end the discussions this evening.

There is also a meeting scheduled for next Tuesday, November 30, 1976 at 8.00 p.m. and next Thursday, December 2 at 3.30 p.m. The Minister will be in attendance at that meeting. That is next Tuesday and Thursday.

Mr. Horner: Will he be in attendance on both those days?

The Chairman: Yes. If the Committee requests it, he has agreed to attend both those meetings. We have also a possibility of sitting on Friday, December 3 at 9.30 a.m.

This evening we will commence consideration of the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1977.

TRANSPORT

E—Canadian Transport Commission

Vote 80b—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—$1,000,000

For The Fiscal Year Ending March 31, 1975. We will call Vote 80b.

[*Interpretation*]

Chambre l'été dernier, nous avons reçu bien des lettres qu'il vous intéresserait peut-être de voir, si ce n'est déjà fait.

Au mois d'avril, nous avons reçu un télégramme des fonctionnaires des Transports et Communications, gouvernement de Terre-Neuve, qui voudraient témoigner devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes lorsqu'il sera question d'étudier les dépenses du CN qui se trouvent au budget de Transports Canada. Nous avons répondu au sous-ministre, M. MacDonald, que nous nous en reporterions à la décision du Comité et du greffier et, si le Comité est d'accord, nous les entendrons quand le CN comparaîtra.

Nous avons aussi reçu un communiqué de la Commission portuaire Halifax-Dartmouth qui se lit comme suit, pour ceux d'entre vous qui s'y intéressent:

> Suite à la correspondance concernant une visite possible du Comité permanent des transports et communications à Halifax, nous voudrions vous prévenir que notre journée portuaire a été reportée encore une fois et qu'elle se tiendra les 16 et 17 janvier 1977.

Cela, c'est pour ceux d'entre nous qui voudraient y aller.

Lors de notre rencontre d'organisation, le Comité a demandé à son président de parler au ministre des Transports concernant le tour que nous nous proposons de faire pour étudier les installations portuaires de la côte est, comme nous l'avons fait pour la côte ouest. Le Ministère m'informe que l'on fait le nécessaire auprès du leader de la Chambre pour que le Comité obtienne un mandat lui permettant de voyager sur la côte est. Nous devrions avoir une réponse très bientôt.

Le comité directeur s'est réuni ce matin et a décidé de recommander que nous rencontrions les représentants de la Commission canadienne des transports dès ce soir et, peut-être même, demain à 9h30 si les membres croyaient qu'il serait utile de poursuivre la discussion demain matin. Sinon, nous mettrions un terme aux débats dès ce soir.

Nous nous réunirons aussi mardi prochain, le 30 novembre 1976 à 20h, ainsi que jeudi prochain, le 2 décembre à 15h30. Le ministre sera présent lors de cette dernière réunion. Autrement dit, mardi et jeudi prochains.

M. Horner: Le ministre sera-t-il présent lors des deux séances?

Le président: Oui. Si le Comité le désire, il nous a dit qu'il y sera. Nous pourrions aussi nous réunir le vendredi 3 décembre à 9h30.

Nous abordons donc l'étude du Budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977.

TRANSPORTS

E—Commission canadienne des transports

Crédit 80b—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—$1,000,000

Pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977. Nous allons mettre en délibération le crédit 80b

[*Texte*]

MINISTRY OF TRANSPORT

E—Canadian Transport Commission

Vote 80b—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—$1,000,000

The Chairman: We are pleased this evening to have with us as witnesses the Honourable E. J. Benson, President of the Canadian Transport Commission. With Mr. Benson we have Mr. D. Scoulfield, Financial Adviser, Canadian Transport Commission; Mr. H. Arbique, Secretary, Canadian Transport Commission; also, I understand we have in attendance Mr. G. H. Cooper, Executive Director, Railway Transport CTEE, and Mr. M. Tosh, Director, Railway Services Analysis, Railway Transport Committee. I would ask Mr. Benson if he would like to make any opening statements on the vote we have before us this evening. Mr. Benson.

Mr. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): Mr. Chairman, thank you very much. Two items, which are included in Vote 80b. The first one is an amount of $1 million, which resulted from the railway hearings with respect to passenger service that were not foreseen by the Commission at the time of our estimates. Subsequently, the Minister requested that we hold hearings across the country, which as all of you know was done. We requested the $1 million for costs, which includes advertising, printing, translation, the whole cost involved in these hearings. We anticipate that we will not use the full amount, although after the preferred plan comes out there may be some additional hearings, which means that we may move towards the amount involved.

The second item, which is $63,300,000, results from statutory payments and I could, with your indulgence, give you a breakdown as to what these involve. They involve branch-line payments of $32.3 million, passenger-service claims of $16.4 million, at-and-east grain payments of $14.6 million, making a total of $63.3 million. These are statutory payments, and as I have explained to the Committee before, what happens is that the railways make claims. As the claims are processed we disallow part, but as they are completed the amounts have to be paid to the railways under the statute. As I have explained in previous supplementary estimates, one can never forecast exactly what the payment is going to be because it depends on the period of time it takes to close out the claims made by the railroads. This sometimes takes quite a long period of time if there is a dispute as to costs with respect to operating costs in the branch lines or the passenger service, which go on continuously. As they are completed, the amounts have to be paid. That is how the $63.3 million arises.

The Chairman: Thank you, Mr. Benson.

Before we continue—in that it is our first meeting with witnesses—in the past we have allowed each member 8 to 10

[*Interprétation*]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

E—Commission canadienne des transports

Crédit 80b—Commission canadienne des transports—dépenses de fonctionnement—$1,000,000.

Le président: Nous avons ce soir le plaisir d'avoir avec nous comme témoin, l'honorable E. J. Benson, président de la Commission canadienne des transports, et les témoins qui l'accompagnent: M. D. Scoulfield, conseiller financier auprès de la Commission canadienne des transports; M. H. Arbique, secrétaire de la Commission canadienne des transports, et aussi je crois comprendre M. G. H. Cooper, directeur du Comité des transports par chemins de fer et M. Tosh, directeur de l'analyse des services ferroviaires, Comité des transports par chemins de fer. Je demanderai à M. Benson s'il a une déclaration préliminaire à faire au sujet du crédit qui nous est soumis ici ce soir. Monsieur Benson.

M. E. J. Benson (Président, Commission canadienne des transports): Merci beaucoup, monsieur le président. Il y a deux postes dans ce crédit 80b et le premier consiste en un montant de 1 million de dollars, somme affectée aux audiences tenues au sujet des services passagers et qui n'avaient pas été prévues par la Commission lors de l'établissement de notre budget. Ensuite, le Ministre a demandé à ce qu'on tienne des audiences dans tout le pays, ce qui a été fait comme vous le savez. Nous avons donc demandé une somme de 1 million de dollars pour défrayer la publicité, l'impression, la traduction, enfin tout ce qui se rapportait à ces audiences, et nous pensons ne pas avoir utilité la totalité de la somme bien qu'il puisse y avoir des audiences supplémentaires à tenir après qu'aura été dévoilé le plan choisi, ce qui veut dire que nous utiliserons peut-être la totalité.

Le deuxième poste est une somme de $63,300,000 résultant des paiements réglementaires et je puis vous en donner la ventilation. Il s'agit de paiements pour des voies secondaires pour un montant de 32.3 millions de dollars; un montant de 16.4 millions de dollars pour des réclamations se rapportant au service des voyageurs; un montant de 14.6 millions de dollars pour des paiements concernant les tarifs des céréales acheminées vers l'Atlantique et l'Est ce qui fait au total 63.3 millions de dollars. Il s'agit là de paiements statutaires et comme je l'ai déjà expliqué au Comité, la procédure est la suivante: les chemins de fer présentent des réclamations et, à mesure que ces réclamations sont examinées, nous en refusons une partie mais à la fin de ces opérations la Loi nous oblige à verser des montants aux chemins de fer. Comme je l'ai déjà dit lors de précédents budgets supplémentaires, nous ne pouvons jamais savoir quel sera le montant de ces paiements car il faut tenir compte du temps nécessaire pour terminer l'étude de ces réclamations présentées par les chemins de fer. Quelquefois le délai est fort long, lorsqu'il y a un différend au sujet des coûts d'exploitation d'une ligne secondaire ou du service des voyageurs; de toute façon les montants payés à l'heure actuelle sont de 63.3 millions de dollars.

Le président: Merci, monsieur Benson.

Avant de continuer, du fait que c'est la première fois que nous recevons les témoins, je voudrais indiquer que d'habitude

[*Text*]

minutes of question and answers so that everyone participating in the question-and-answer period will have sufficient time to air his or her questions. If that is agreeable, we will just enter it into the *Proceedings* and continue in this session under the same procedures as in the past.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Benson if he could give us some rough outline with regard to the findings of his passenger studies. There is a great deal of interest today in the possibilities of moving people into and out of the cities. Could he give us some indication as to what he feels a country such as Canada should have, or should attempt to maintain, in passenger service?

• 2020

Mr. Benson: The chief problem I have here, Mr. Horner, in making such a forecast is that I would be judging what the Railway Transport Committee is going to have in its findings of the preferred plan for railway passenger service across the country. We were asked by the government to carry out hearings and we decided we would prepare a preferred plan which is going to be submitted to the public, and I cannot really predecide what is going to be in that decision which will be the decision of the Railway Transport Committee. However, I can say that it is proceeding with all due dispatch. They are trying to get out the preferred plan as soon as possible, which will be a document available for discussion and by the public in Canada.

Mr. Horner: Let me be more specific then in my question. Maybe between the two of us you can find out what I am thinking and I can find out what you are thinking. Do you think it would be feasible for Canada for the creation of an Amtrak-type situation in Canada which would in essence lease running rights on the CNR or the CPR track in order to carry out a passenger service for this country, such as Amtrak is doing for the United States?

Mr. Benson: Mr. Horner asks the question whether or not it is possible to do it. Of course it is possible to do whatever the Parliament of Canada decides it is going to do.

Mr. Horner: I did not use the word possible, I said feasible.

Mr. Benson: Could it be done? Could one set up an Amtrak sort of organization in Canada? The answer is yes—of course you could. Whether it would be the best method of providing passenger service in Canada, I am not in a position to say pending the kind of report that is going to be . . .

Mr. Horner: Did your transport board look at that?

Mr. Benson: In the terms of reference provided the committee which were provided in Parliament, the committee were to look at the rail transport system as it existed in Canada and come up with a preferred plan for a single trans-continental service and that is the job they have been doing.

[*Interpretation*]

dans le passé, nous avons donné à chaque député 8 à 10 minutes pour tenir compte de ses questions et des réponses afin que chacun ait le temps de faire valoir ses opinions. Si vous êtes d'accord, nous allons donc consigner ce que je viens de dire au procès-verbal et continuer selon l'usage dans le passé.

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Merci, monsieur le président. Je voudrais demander à M. Benson s'il est en mesure de nous fournir quelqu'exposé des conclusions auxquelles ont abouti les études qu'il a faites sur le service voyageurs. On s'intéresse de plus en plus aux déplacements par chemins de fer en direction et en provenance des villes, aussi j'aimerais savoir comment il envisage à l'avenir le service voyageurs au Canada? Croit-il que nous devrions . . .

M. Benson: Le problème le plus grave auquel j'ai à faire face, monsieur Horner, pour faire des prévisions en ce sens, c'est qu'alors je porterais un jugement sur ce que le Comité des transports par chemins de fer va conclure pour adopter son plan préféré de service voyageurs au Canada. Le Gouvernement nous a demandé de tenir des audiences et nous avons décidé que nous établirions un plan préféré que nous soumettrions au public, et ce n'est pas à moi de deviner quelle va être cette décision. Tout ce que je puis dire, c'est qu'on apporte à cette affaire toute la diligence qui s'impose, et nous nous efforçons d'obtenir ce plan le plus tôt possible afin qu'on puisse en discuter et que le public du Canada puisse être au courant.

M. Horner: Permettez-moi de préciser ma question, peut-être qu'alors je comprendrai votre pensée et que vous comprendrez la mienne. Pensez-vous qu'au Canada il soit faisable d'adopter un système du genre de celui qu'ont les États-Unis, un système Amtrak par lequel éventuellement on louerait des voies de parcours sur les voies du CN et du CP afin des transporter les voyageurs.

M. Benson: M. Horner a demandé si c'était possible d procéder ainsi. Il est toujours possible, naturellement, de faire ce que le Parlement du Canada décide que nous devons faire.

M. Horner: Je n'ai pas utilisé le mot «possible», mais «faisable».

M. Benson: Vous voulez savoir si nous pourrions procéder ainsi? Si nous pourrions établir une organisation Amtrak au Canada? Et la réponse est oui, naturellement. Il reste à savoir si ce serait la meilleure méthode pour fournir le meilleur service voyageurs au Canada; mais avant que ce genre de rapport que nous attendons ne soit sorti . . .

M. Horner: Est-ce que votre Comité a examiné cette possibilité?

M. Benson: Le Parlement du Canada a donné comme mandat à ce Comité d'examiner le système de transport par chemins de fer au Canada et d'en arriver à présenter un plan qui soit préféré pour établir à l'avenir un seul service transcontinental. Et voilà ce à quoi le Comité travaille.

[*Texte*]

Mr. Horner: So they have ruled out Amtrak or an Amtrak situation—Amtrak or call it whatever you like.

Mr. Benson: If you come up with a preferred railway method of operating passenger service across the country, then it really is a governmental decision as to who is going to operate it and how it is going to be operated. We were not asked to do that.

Mr. Horner: Did the CTC participate in the recommended experiment being carried out by CPR in the passenger service between Quebec City and Montreal?

Mr. Benson: No, we did not.

Mr. Horner: Did you make any recommendations as to what that experimentshould include?

Mr. Benson: No, we were not asked.

Mr. Horner: Here we have a government agency doing a study on passenger traffic and passenger movements, Mr. Chairman, and we have the government also experimenting. Would you not have thought that you would have been consulted as to how best that experiment could be carried out?

Mr. Benson: We are there and available for consultation if the government chooses to consult us on a particular matter. It is not our job to go and tell the government what they should do, as you well know, Mr. Horner.

Mr. Horner: Are you not slightly afraid that the government is just keeping you busy and out of their hair while they themselves are devising an experimental passenger service. Obviously the one between Quebec and Montreal must be part of an over-all program or at least you and I would like to think it is. We are not going to give $30 million to the CPR for nothing, surely to goodness.

Mr. Benson: What we were asked to do was deal with the transcontinental service and come forward with a preferred plan based on a single transcontinental service. That was what we were asked to do and that is what we will do. How the government chooses to proceed beyond that point is really not within our power to tell them. We will say what we think is best for a transcontinental service after preparing a preferred plan, having this available to the public, then reviewing the preferred plan, and coming out with an order in effect.

Mr. Horner: Let me put the question to you in another way then, Mr. Chairman. Do you know of the experiment that the CPR is carrying out for $30 million between Quebec and Montreal?

Mr. Benson: At the staff level we have had discussions and we do know what they are talking . . .

Mr. Horner: Could you give this Committee an outline . . .

Mr. Benson: It has not been considered by the Commission as such.

Mr. Horner: It has not been considered, but could you give the Committee an outline as to what it is?

[*Interprétation*]

M. Horner: Donc, il a simplement décidé de ne pas songer à cette possibilité Amtrak.

M. Benson: Une fois que le Comité aura présenté cette méthode préférable pour les services voyageurs dans tout le pays, ce serait alors au Gouvernement de décider qui sera responsable de son exploitation et comment celle-ci se fera. On ne nous a pas demandé d'aller jusque-là.

M. Horner: Est-ce que le CCT a participé aux expériences effectuées par le CP sur sa ligne voyageurs entre Québec et Montréal?

M. Benson: Non.

M. Horner: Avez-vous présenté des recommandations en rapport avec le contenu de l'expérience?

M. Benson: Non, on ne nous l'a pas demandé.

M. Horner: Donc, nous avons ici, d'une part, un organisme gouvernemental qui procède à une étude sur le trafic voyageurs et, d'un autre côté, nous avons le gouvernement qui fait ses propres expériences. Est-ce que vous ne pensez pas que vous auriez dû être consultés sur la meilleure façon de procéder à cette étude?

M. Benson: Nous sommes toujours disponibles pour consultation lorsque le Gouvernement le décide. Ce n'est pas à nous de dicter la ligne de conduite du gouvernement, comme vous le savez, monsieur Horner.

M. Horner: Est-ce que vous ne craignez pas un peu que le Gouvernement vous tienne occupés et vous laisse de côté lorsqu'il expérimente lui-même un service voyageurs? De toute évidence, le service fourni entre Québec et Montréal devrait s'intégrer à l'ensemble du programme; tout au moins, cela me semble logique; nous n'allons pas donner 30 millions de dollars au CP pour rien.

M. Benson: Ce qu'on nous a demandé d'étudier, c'était le service transcontinental, et on nous a demandé d'en arriver à établir un plan de service unique qui soit jugé préférable. C'est là par conséquent notre tâche et, au delà, ce n'est pas à nous à décider comment le Gouvernement agira. Nous indiquerons ce que nous pensons être le meilleur comme service transcontinental après que ce plan préféré aura été établi. On présentera au public ce plan et on le réétudiera pour en arriver à un décret.

M. Horner: Je vais alors vous présenter la question sous un autre angle: est-ce que vous êtes au courant de cette expérience à laquelle procède le CP entre Québec et Montréal et qui coûte 30 millions de dollars?

M. Benson: Au niveau du travail, nous en avons discuté et nous savons de quoi il s'agit . . .

M. Horner: Pourriez-vous en faire un exposé à notre Comité ici?

M. Benson: Notre Commission n'a pas étudié la question en ce sens.

M. Horner: Peut-être que non, mais pourriez-vous quand même indiquer au Comité de quoi il s'agit?

[*Text*]

Mr. Benson: Since the discussions have been carried out at the staff level, perhaps I could ask Mr. Cooper to make comments on this.

The Chairman: Mr. Cooper, would you go to a mike over there, please.

Mr. C. H. Cooper (Executive Director, Railway Transport CTEE): The program that I have heard described during the staff meeting involves making a series of improvements to the right-of-way between Montreal and Quebec City. It would involve certain curve straightening, ballasting, and a certain amount of relatively more modern and safer signals installations. It would involve recognizing some dangerous crossings as requiring grade separation and it would provide for X miles, I would say 30, of track that would be suitable for under, say, 25 miles an hour.

Mr. Horner: In the provision I notice that in the studies that the CTC has carried on with regard to track safety, one of the biggest problems is the level crossings or farm crossings. I am told that on that run between Quebec City and Montreal there are something like 800 farm crossings. Was any of that $30 million which was given for the study to purchase from the farmer permission to close these crossings down?

Mr. Cooper: I would not like to pretend to know all the details. I have heard discussions. Eight hundred farm crossings in over 150 miles; those are pretty small farms. I think that number is high. I have seen estimates for providing protection at crossings, as required by this experiment, ranging from $.5 million to $5 million. Since I know a grade crossing is $1.5 million, if I can divide really well, that sounds like about three. But further than that, I cannot comment.

Mr. Horner: Just one further question, Mr. Chairman. You suggested, Mr. Benson, that you asked for $1 million to carry out the study. You are not going to use $1 million. How much is going to be left over?

Mr. Benson: It is difficult to tell at this time before the end of the fiscal year. We presently have spent in the area, I believe, of around $600,000, which it has cost in total, but there may be more hearings or additional expenses arising out of the presentation of the preferred plan. For example, if you move from that into some other hearings before March, the whole thing would be gone, of course.

Mr. Horner: The Auditor General's report is coming out and we are all very cost-conscious around here. If you only use $600,000 of this vote, will the remaining $400,000 be returned to the government?

Mr. Benson: Yes, of course. It goes into consolidated revenue. It is returned. It is never taken out of consolidated revenue.

The Chairman: Thank you, Mr. Horner. Mr. McKenzie is next.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Benson, what I would like to discuss with you tonight is the CTC's

[*Interpretation*]

M. Benson: Vu que les discussions ont eu lieu au niveau du travail, je pourrais peut-être demander à M. Cooper d'apporter ses remarques.

Le président: Monsieur Cooper, s'il vous plaît, voulez-vous vous approcher du microphone.

M. C. H. Cooper (directeur, Comité des Transports par chemins de fer): Le programme dont j'ai entendu parler lors de la réunion de la direction vise à apporter une série d'améliorations au droit de passage entre Montréal et Québec. Il s'agit d'améliorer des courbes, le ballast et de moderniser jusqu'à un certain point les installations de signalisation. Il s'agit, à certains croisements de routes dangereux, d'établir des passages à niveau et il faudrait fournir quelque 30 milles mettons de voies ferrées utilisable à la vitesse disons de moins de 25 milles à l'heure.

M. Horner: Je remarque dans les études qu'a faites la Commission sur la sécurité des voies ferrées que l'un des problèmes les plus graves est celui des passages à niveau ou des passages là où il y a des fermes. On m'a dit que sur le parcours entre Québec et Montréal, il y a quelque 800 passages à travers des fermes. Est-ce qu'on a consacré une partie de ces 30 millions de dollars à l'achat auprès des cultivateurs des permis de fermer ces passages?

M. Cooper: Je ne prétends pas connaître tous les détails de l'affaire car je n'ai entendu que certaines discussions, mais 800 passages de ce genre sur une distance de 150 milles me paraît beaucoup; ces fermes doivent être très petites. J'ai vu des évaluations des sommes nécessaires pour assurer la protection aux passages à niveau et elles vont d'un demi-million de dollars à 5 millions. Comme un passage à niveau coûte 1.5 million de dollars à établir, cela ressemble à l'établissement de trois passages à niveau. C'est tout ce que je sais cependant.

M. Horner: Une dernière question, monsieur le président. Vous avez indiqué, monsieur Benson, que vous avez demandé 1 million de dollars pour effectuer cette étude. Or, vous n'avez pas utilisé la totalité de cet argent; combien pensez-vous qu'il va rester?

M. Benson: Il est difficile avant la fin de l'année financière de vous dire quelle sera cette somme. Pour l'instant, nous avons dépensé dans l'ordre je crois de $600,000, mais il pourrait y avoir des audiences supplémentaires ou des dépenses supplémentaires qui résulteraient de la présentation du plan préféré. Par conséquent si, nous avons d'autres audiences avant mars, naturellement toute la somme sera dépensée.

M. Horner: Le rapport de l'Auditeur général va paraître, ce qui nous remet tous ici à l'esprit l'importance des coûts. Si vous n'utilisez que $600,000 de ce crédit, est-ce que les $400,000 qui restent seront rendus au gouvernement?

M. Benson: Naturellement. Cette somme va dans la caisse du Revenu consolidé. On la rend. En fait elle n'est jamais sortie de ce Revenu consolidé.

Le président: Merci, monsieur Horner. Monsieur McKenzie, vous avez la parole.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Je voudrais parler ce soir de la question du pouvoir qu'a la Commission

[*Texte*]

authority to grant fare increases to the airlines in the country and, as you are sort of an auditor general and a watchdog for the Canadian public in regard to these fare increases that are granted every few months to our national airlines, I would like to discuss the latest fare increases that you have granted. I am only concerned about Air Canada, and I am sure you are well aware of the correspondence that we have exchanged on this particular subject.

What concerns me is the way you just rubber-stamp these increases. In the exchange of correspondence that we have had over the last few months I pointed out such items to you as the sloppy and irresponsible manner in the way Air Canada is operated, especially the finance branch in Winnipeg. It is all documented evidence that I have presented to you, the Auditor General, the House of Commons, and it has all been completely ignored. Not one of the charges has been answered in any way at all. All we have received from the Prime Minister and the Minister of Transport is that they do not like to interfere with Crown corporations. I was hoping that you would ask for a complete explanation on all the charges that I have made in the irresponsible manner that Air Canada has operated. I have presented evidence about unpaid Air Canada bills, no auditing of commercial tickets, no control system over Air Canada's commercial ticketing plan, the contracting out of Air Canada work. It is explained to me that airline billing is a very complex and complicated process but Air Canada hands out contracts across Canada to Office Overload. And I am quite sure that the staff of Office Overload offices across Canada are not authorities in handling airline billing and airline tickets. That is one example.

• 2030

I have given examples of uncollected debts owed to Air Canada such as more than $250,000 owed by Electronics Associates of Canada Limited. I do not know how Air Canada could possibly allow debts to run that high before they ask for all the credits cards to be brought in. I do not know how many accounts there are like that but that is one example that I have given.

Also, I have written to the Auditor General without any success at all pointing out that several companies have served notice on Air Canada that action will be taken against Air Canada unless bills are paid and on time. And I presented all this information to you. Also, I sent copies of communications regarding unpaid Air Canada bills at their operation at Heathrow Airport in England. Air Canada has to pay c.o.d. now on their gas and light and their whole operation in London, England. And I do not know how many more of their terminals have to operate that way, which shows that they are certainly operating in a very irresponsible manner.

And I presented correspondence to you which indicated that they cannot correct this situation; it may take them another couple of years. And also, the Canadian Airline Employees Association has stated that there has been no auditing of

[*Interprétation*]

d'accorder des augmentations de tarifs aux lignes aériennes canadiennes. D'autre part, comme vous êtes un genre d'Auditeur général ou de sentinelle pour le public canadien et que ces augmentations tarifaires sont accordées tous les quelques mois à nos transporteurs nationaux aériens, j'aimerais discuter de la dernière augmentation que vous avez accordée. Je ne parle ici que d'Air Canada et je suis sûr que vous êtes au courant de la correspondance que nous avons échangée à ce sujet.

Ce qui m'inquiète en fait, c'est la façon dont vous approuvez les yeux fermés ces augmentations. Dans l'échange de correspondance que nous avons eue ces derniers mois, j'ai fait remarquer la façon négligée et sans sens des responsabilités dont est exploitée Air Canada, particulièrement sa section financière de Winnipeg. Je vous en ai donné les preuves ainsi qu'à l'Auditeur général et à la Chambre des communes, et partout on n'a pas tenu compte de ces documents. On n'a répondu à aucune de ces allégations. Tout ce que nous avons reçu comme commentaire du premier ministre et du ministre des Transports visent à indiquer qu'ils ne voulaient pas se mêler des opérations des sociétés de la Couronne. J'espérais que vous auriez demandé une explication complète et détaillée sur toutes ces accusations que j'ai présentées au sujet de cette gestion irréfléchie d'Air Canada. J'ai présenté des preuves sous forme de factures non acquittées d'Air Canada, de billets commerciaux sans vérification comptable, de lacunes au point de vue contrôle des plans de billets d'avion, du manque de contrôle des contrats fournis à l'extérieur. On m'a expliqué que la facturation, dans le cas d'une ligne aériennne, était une opération très compliquée; or, Air Canada donne des contrats dans tout le Canada à Office Overload. Je suis convaincu que le personnel d'Office Overload n'est aucunement expert dans les opérations de facturation et de billets d'avion. Voilà un exemple.

J'ai donné des exemples de dettes non perçues; ainsi il y a $250,000 qui sont toujours dûs à Air Canada par Electronics Associates of Canada Limited. Je ne comprends pas qu'Air Canada puisse laisser des dettes s'accumuler de telle façon sans rappeler toutes les cartes de crédit. Je ne sais pas combien de comptes sont dans cette situation mais ceci en est un exemple.

J'ai aussi écrit à l'auditeur général sans succès d'ailleurs, lui faisant remarquer que diverses sociétés avaient signifié à Air Canada que des actions seraient intentées contre elle à moins que ses factures ne soient payées à temps. Je vous ai aussi présenté tous ces renseignements et j'ai envoyé des copies des communications se rapportant à des factures non acquittées par Air Canada pour ses opérations à l'aéroport d'Heathrow. Air Canada doit maintenant, pour toute son exploitation à Londre acquitter ses paiements d'essence et d'éclairage contre livraison. Je ne suis pas au courant de ce qui se passe dans les autres terminaux et il n'y a pas de doute que cette façon de gérer manque de réfléchi.

Et je vous ai fourni de la correspondance prouvant qu'Air Canada devra peut-être prendre plusieurs années pour corriger cette situation. Il y a aussi l'Association canadienne des employés des lignes aériennes qui a déclaré qu'il n'y avait eu

[*Text*]

commercial tickets and no control system over Air Canada's commercial ticketing plan.

This has resulted in more than 200 subscriber records showing unreported sales back to 1972 and employees being instructed to write off ticket billings which could indicate an uncollectable receivable of more than $2 million. And I forwarded the information on that.

Also we see front page stories, charges made by the union, and all the charges laid by the union, Mr. Benson, were documented. I presented all these documents about everybody I can think of.

So I do not understand how you are rubber-stamping a fare increase for Air Canada in the light of all this documented evidence of the financial mismanagement within Air Canada. Obviously, the government has recognized that there are problems with Crown corporations; they have recently introduced new legislation which is going to call for proper accounting and auditing of Crown corporations.

The Chairman: Excuse me, Mr. McKenzie. If I might interrupt for a moment, I do not know how relevant that is to the vote before us and, as you might be aware that we will have before us the reorganizational bill of Air Canada, it might be advantageous to keep those questions and bring them up at that time. I do not know how relevant it might be in regards to the CTC regulations or their implications.

I would like Mr. Benson to comment and, if it is within his scope, then by all means continue your questioning.

Mr. McKenzie: It is Mr. Benson and his CTC that grants the fare increases.

Mr. Benson: Mr. Chairman, if I might—just intervene, the Supplementary Estimates that are before the Committee tonight are entirely related to rail. And that is the matter which I came prepared to answer questions about.

With respect to the internal operations of Air Canada, I believe, Mr. McKenzie, I have received correspondence from you. I have answered the correspondence which I have received. We are not responsible for running Air Canada although we do have to approve fare increases. The fares charged by Air Canada are comparable and the increases granted to other airlines, whether you think Air Canada is operating efficiently or other airlines are operating efficiently and Air Canada is not, the increases have been comparable on the two sides. For CP Air and Air Canada, for example, the increases have been the same.

• 2035

I should point out that in a justified increase we do not rubber stamp it. We take a look at airline costs over all; this is a cost of Air Canada and a cost of CP Air who are operating in many areas along similar routes, and the regionals who are

[*Interpretation*]

aucune vérification ni contrôle dans le cas du plan des billets d'avion fournis par Air Canada.

La situation est donc la suivante: 200 états de souscriptions indiquent des ventes qui n'ont pas été enregistrées, ventes qui remontent aussi loin que 1972. On a donné comme directive aux employés de rayer la facturation de billets, ce qui pourrait indiquer qu'il y a plus de $2 millions qui sont irrécouvrables. Je vous ai envoyé tous les renseignements.

Nous trouvons aussi «à la une» des journaux des accusations faites par le syndicat contre Air Canada, avec preuves à l'appui. J'ai fourni ces documents à tous ceux auxquels j'ai pu songer.

Je ne comprends pas donc comment vous puissiez approuver, les yeux fermés, une augmentation de tarif dans le cas d'Air Canada, compte tenu de toutes ces preuves que vous avez sur la mauvaise gestion financière de cette société. Il n'y a pas de doute que le Gouvernement a reconnu que les sociétés de la Couronne présentaient certains problèmes, et il a récemment présenté une nouvelle législation qui va obliger ces sociétés à tenir une comptabilité convenable et à être sujettes à une vérification des comptes.

Le président: Excusez-moi, monsieur McKenzie. Si vous me permettez d'interrompre un instant les débats, je me demande si tout ce que vous venez de dire est pertinent à l'étude du crédit qui nous est soumis, car vous savez que nous examinerons plus tard le bill se rapportant à la réorganisation d'Air Canada et que ce sera peut-être alors le moment de poser ces questions. Je ne sais pas si tout cela entre dans le cadre des règlements de la Commission canadienne des transports et de leur conséquence.

Je demanderais à M. Benson de nous indiquer ce qu'il pense, puis nous pourrons continuer.

M. McKenzie: C'est M. Benson et sa commission qui accorde les augmentations de tarifs.

M. Benson: Monsieur le président, si vous me permettez d'intervenir, je dirai que le budget supplémentaire que nous étudions ici, ce soir, se rapporte dans sa totalité aux chemins de fer. Je me suis donc préparé en ce sens pour répondre aux questions.

Quant à ce qui a trait aux opérations internes d'Air Canada, je crois, monsieur McKenzie, avoir reçu votre correspondance. J'y ai répondu. Même si nous approuvons les augmentations de tarifs, nous ne sommes pas responsables de l'exploitation d'Air Canada. Les tarifs demandés par Air Canada et les augmentations accordées à Air Canada sont comparables à celles accordées aux autres lignes aériennes, même si vous pensez que les unes ou les autres opèrent plus au moins efficacement, et, d'un côté comme de l'autre, les augmentations sont comparables. Dans les cas de lignes aériennes CP et Air Canada, les augmentations ont été les mêmes.

Je dirais que lorsqu'il s'agit d'une augmentation justifiée, nous ne l'approuvons pas les yeux fermés; nous examinons l'ensemble des coûts pour les lignes aériennes ainsi ce qu'il en coûte à Air Canada et à CP qui exploitent beaucoup

[*Texte*]

also operating along similar routes. We come to the opinion that the increases are justified by the increases in cost. We also have the Anti-Inflation Board guidelines, which we use in deciding whether these increases are justifiable.

I am not prepared to get into a disucssion as to the operating efficiency of Air Canada per se, but I would say that I believe any fare increases we have granted to airlines—and here I include Air Canada, as other airlines—have been justified by increases in costs. I think if one takes a look at the operating results of the airlines in Canada, the main airlines, the regionals, CP Air and Air Canada, one will find that even with the increases we have granted—and here I do not just include Air Canada, I include the other airlines as well—they are still not going to end up breaking even, at least very few of them are going to break even in the current year and most of them will lose money.

Mr. McKenzie: That is a guess, Mr. Benson.

Mr. Benson: No, it is not a guess. I have the financial information, which we have received from the airlines.

Mr. McKenzie: But you are saying you do not take documented mismanagement into consideration when you are granting a fare increase to a Crown corporation. Is that what you are saying?

Mr. Benson: You have the right, as other citizens have the right, to object to fare increases, and we have had public hearings with respect to fare increases when sufficient objection has been received to justify the holding of public hearings.

Mr. McKenzie: And the documented evidence that I have presented to you was not sufficient evidence to . . .

Mr. Benson: If you were prepared to make your accusations in front of a hearing held on fares, with respect to Air Canada—There was a hearing last year, as I recall, after this all started with respect to your objections, and I do not think you appeared at that.

Mr. McKenzie: No, unfortunately I was out of the country at the time and I do not know how . . .

Mr. Pearsall: No . . .

Mr. McKenzie: Yes, sir, I am quite sure you will want to cover up for the Crown corporation. I would have to be out of the country at that time. And I would have cancelled my trip if I had had any type of notification on that. That is no justification for your allowing this fare increase, because I did not show up at the hearing.

I would like to point out to you, also, in the annual report from Air Canada all the auditor does is include a general review of the accounting procedures. He does not even go into the Finance Branch in Winnipeg. And so . . .

Mr. Benson: There is a question to settle with Air Canada and you are going to have Air Canada in . . .

Mr. McKenzie: You are just . . .

[*Interprétation*]

de routes semblables ainsi que les transporteurs régionaux qui font une exploitation pour des vols du même genre. Nous approuvons les augmentations qui sont justifiées par l'augmentation des co ˆ ûts et nous nous conformons aussi aux indicateurs fixés par la Commission de lutte contre l'inflation.

Je n'ai pas l'intention de me lancer dans une discussion sur l'efficacité de l'exploitation d'Air Canada mais je prétends que toutes les augmentations tarifaires que nous avons accordées aux lignes aériennes, et dans celles-ci j'inclus Air Canada et toutes les autres, ont été justifiées du fait de l'augmentation des frais. Je crois que si l'on examine la situation au point de vue exploitation des lignes aériennes au Canada, des principales lignes aériennes et des lignes régionales, de CP Air et d'Air Canada, on se rendra compte que malgré les augmentations accordées, et ici il ne s'agit pas seulement d'Air Canada, on en arrivera de toute façon pas à équilibrer les budgets de ces lignes aériennes ou, tout au moins, il y en aura très peu qui atteindront le seuil de la rentabilité.

M. McKenzie: C'est une supposition, monsieur Benson.

M. Benson: Non. J'ai tous les renseignements financiers pertinents que les lignes aériennes m'ont fait parvenir.

M. McKenzie: Mais vous dites que vous ne tenez pas compte de cette mauvaise gestion qui a été prouvée lorsque vous accordez une augmentation tarifaire à un société de la Couronne?

M. Benson: Vous avez le droit, comme tout autre citoyen, de critiquer les augmentations de tarifs, et nous avons tenu des audiences publiques lors de ces augmentations de tarifs lorsque nous avions reçu suffisamment de plaintes pour justifier la tenue des audiences.

M. McKenzie: Et ces preuves établies que je vous ai présentées ne vous suffisaient pas . . .

M. Benson: Si vous étiez prêt à porter vos accusations lors d'une audience tenue au sujet des tarifs d'Air Canada, vous auriez pu vous présenter l'an passé après que toute cette affaire a été lancée suite à vos objections, mais je ne crois pas que vous ayez comparu.

M. McKenzie: Non, malheureusement; j'étais en voyage en dehors du Canada à l'époque et je ne sais pas comment . . .

M. Pearsall: Non . . .

M. McKenzie: Oui, je suis certain, monsieur, que dans le cas d'une société de la Couronne, vous voulez dissimuler la situation. Or, j'étais en voyage à l'étranger à l'époque et j'aurais très certainement annulé ce voyage si j'avais été avisé. Ce n'est pas parce que je n'ai pas comparu que vous étiez justifié d'accorder cette augmentation de tarifs.

Je vous ferai remarquer aussi que, dans le rapport annuel d'Air Canada, le vérificateur ne se contente que de réviser d'une façon générale les procédures comptables. Il n'étudie même pas la question de la section financière de Winnipeg. Donc . . .

M. Benson: S'il y a une question à régler avec Air Canada Air Canada va venir témoigner . . .

M. McKenzie: Vous disiez . . .

[*Text*]

Mr. Benson: It is not me, I do not do the auditing of Air Canada.

Mr. McKenzie: No. That is right. But you should take that into account. You are not prepared to ask Air Canada to make any statement at all on these documented charges? Maybe if the airline were being run properly they would not have to apply for air fare increases.

Mr. Benson: That is a . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. McKenzie: I have made my point. It is all right, Mr. Chairman.

The Chairman: I understand that, and I appreciate it. But we are on railway. I was . . .

Mr. McKenzie: I have been through this before on many committees.

The Chairman: Order, please. You will have the opportunity, Mr. McKenzie, we will have Air Canada before us and the rail revision bill. You will have . . .

Mr. McKenzie: Air Canada does not have any authorization in granting fare increases.

The Chairman: I know, but you can bring your views at that time, at the moment we have to stick to the railways.

Mr. McKenzie: . . . and you are not very anxious to bring them here.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Benson, or perhaps Mr. Cooper, something about the review of passenger rail services in Nova Scotia. I do not wish to be parochial about this, but the services in Ontario and Quebec I find are quite good in comparison with those in my native province. I have here a very interesting letter from a man who has some practical experience in railway matters since he is an engineer. He is the Chairman of the Brotherhood of Locomotive Engineers, from Stellarton, Nova Scotia.

I would like to ask, with your permission, sir, what you have found in so far as the satisfactory level of rail services in Nova Scotia is concerned with respect to, first, the competitive position of speed—the average speed; also, whether it is competitive with alternate means of transportation, particularly buses.

• 2040

Mr. Benson: First of all, I would like to say that in respect of the Maritime Provinces it is our intention to deal with this part of the transcontinental service probably starting in February or March and have public hearings in this regard. That is our present plan, so we will be looking in detail the way we have in Western Canada at the transcontinental service in that particular area. In respect of giving off-hand opinions as to comparing going by bus or train, I think this can be very misleading and is very subjective. For example, if I want to go

[*Interpretation*]

M. Benson: Ce n'est pas moi, je ne suis pas le vérificateur d'Air Canada.

M. McKenzie: C'est exact. Mais vous devriez tenir compte de ce fait. Mais vous n'avez pas l'intention de demander à Air Canada de s'expliquer au sujet de ces accusations qui ont été prouvées? Peut-être que si la société avait été dirigée convenablement, elle n'aurait pas eu besoin de demander d'augmentation de tarifs aériens.

M. Benson: Il s'agit là . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. McKenzie: J'ai prouvé ce que je voulais. Très bien, monsieur le président.

Le président: J'apprécie ce que vous dites, mais nous étudions pour le moment la situation des chemins de fer. J'allais . . .

M. McKenzie: Cette situation s'est déjà présentée dans beaucoup de comités.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Vous aurez l'occasion, monsieur McKenzie, lorsqu'Air Canada comparaîtra et lors de l'étude du bill sur la révision des chemins de fer de . . .

M. McKenzie: Air Canada n'a aucune autorisation pour accorder des augmentations de tarifs.

Le président: Je le sais, mais vous pourrez vous expliquer à l'époque et, pour le moment, nous devons nous en tenir à la situation des chemins de fer.

M. McKenzie: . . .et vous n'êtes pas très pressé de faire venir Air Canada.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Je voudrais demander à M. Benson, ou peut-être à M. Cooper, des questions au sujet du service voyageur en Nouvelle-Écosse. Je ne voudrais pas être partisan, dans ce cas, mais les services en Ontario et au Québec me semblent fort convenables comparés à ceux de ma province natale. J'ai ici une lettre extrêmement intéressante d'une personne possédant de l'expérience pratique dans le domaine des chemins de fer puisque c'est un cheminot. Il est le président de la Fraternité des cheminots de Stellarton, en Nouvelle-Écosse.

Avec votre permission, je vous demanderais si vous êtes satisfait de la situation des services de chemins de fer en Nouvelle-Écosse et, tout d'abord, si elle se compare avantageusement, au point de vue vitesse, vitesse moyenne, avec les autres moyens de transport, particulièrement les autocars.

M. Benson: Tout d'abord, en ce qui concerne les provinces Maritimes, nous avons l'intention d'étudier cette question dans le cadre du service transcontinental, en février ou en mars, et nous aurons des audiences publiques à cet égard. En fait nous étudierons la situation en détail, comme nous l'avons fait pour l'Ouest du Canada. Pour ce qui est de la comparaison entre les voyages en autobus ou en train, je crois qu'il est très difficile de vous donner une opinion à brûle-pourpoint; de plus, il s'agirait d'une opinion tout à fait subjective et qui pourrait,

[*Texte*]

to Montreal the fastest way to get there is on the bus. If you wanted to go to Kingston the fatest way is to get on a bus, but this is very subjective and one has to compare different areas.

One of the reasons that we have been asked to look at rail passenger service across the country and carry out the hearings is to find out what the condition of rail passenger service is and try to recommend to the government the best way of proceeding with a better passenger service.

Mr. MacKay: I appreciate that answer, sir, and what I will do in order, perhaps, to give you the benefit of some very interesting data that is submitted, with your permission, Mr. Chairman, I will table the letter and I am sure I will get it back after copies are made. However, I would like to take this opportunity just for a few moments to put before you some of the observations that this gentleman has made since he is a very experienced railway man and perhaps get your comments or Mr. Cooper's comments on it.

Mr. Sutherland points out that from Sydney to Truro it is approximately 230.1 miles and he points out that the average speed for train number 603, which is a rail liner, is 38 miles an hour, 38.3. Train number 604 which is a rail liner has an average speed remarkably close to that, practically the same, but the conventional train with five or six cars has a schedule calling for a running time of seven hours and five minutes to cover this area and the average speed is only 33 miles an hour. These are just samples of the rather apparently very slow rate of progress that the trains make in this area, and this gentleman points out that the running time on these trains in his opinion as an experienced railway man could be reduced by one hour which is, I think, you will agree, sir, a fairly considerable saving, without, I emphasize any costly alterations to the track.

His comment is that this whole operation does not discourage the business and I think this is relevant, sir, as far as the CTC is concerned, because there have been reports, I do not know how credible they are, but I have heard them and on many different occasions that the CNR has been accused, although they always deny it, and perhaps justifiably so, of deliberately discouraging passenger services in some areas by providing poor service. I would hate to think that was the case, but he goes on to say that a comparison of one-way fare by train and bus between Sydney and Halifax is as follows. The train Red Day one-way fare is about the same as a bus which is, I think, encouraging from the point of view of the rail. The train White Day fare is $3.25 higher and the train Blue Day fare is $6.75 higher. He goes on to say that it would be more sensible in the opinion of his association to have the fares at least equal or lower than the bus fares and have a 70 per cent capacity on the trains than to have higher fares than the buses and run the trains at 30 per cent capacity.

I am wondering *prima facie*, as we say, if you would not agree that he has made some sense in this brief submission that I am going to table for the reference of the Committee.

Mr. Benson: Mr. MacKay, this is the first I have heard of this particular letter.

[*Interprétation*]

par conséquent, induire en erreur. Par exemple, pour aller à Montréal ou à Kingston, le moyen le plus rapide est l'autobus. Cependant, toutes les considérations en ce domaine sont très subjectives et il faut comparer différentes régions.

On nous a demandé d'étudier le service voyageurs par chemin de fer au Canada et d'avoir des audiences, afin de déterminer quelles sont les conditions dans ce domaine et de recommander au gouvernement des améliorations.

M. MacKay: Je comprends très bien votre réponse et ce que je veux faire, afin de vous permettre de prendre connaissance de ces renseignements très intéressants, c'est de déposer la lettre en question, afin d'en faire faire des copies. Cependant, j'aimerais saisir l'occasion de vous lire certaines des observations qu'a faites cette personne, observations très intéressantes, puisqu'elle est elle-même un cheminot qui possède une grande expérience. Peut-être pourriez-vous, ou M. Cooper, me donner vos commentaires.

Comme le signale M. Sutherland, la distance de Sydney à Truro est d'environ 230.1 milles et la vitesse moyenne du train nº 603, une micheline, est de 38 milles à l'heure, en fait 38.3 milles. Le train nº 604, une micheline également, a une vitesse moyenne qui se rapproche beaucoup de celle-là; quant au train conventionnel de cinq ou six wagons, il a besoin de 7 heures 5 minutes pour couvrir la distance à une vitesse moyenne de 33 milles à l'heure seulement. Cela vous donne quelque idée de la lenteur des trains dans cette région. M. Sutherland indique que le parcours pourrait être réduit d'une heure, ce qui représenterait un avantage considérable, et ceci, je le répète, sans aucune modification coûteuse des voies.

Il dit en outre que malgré tout la population continue à prendre le train dans cette région qu'ils s'agit là d'une considération importante pour la CCT; en effet, des rumeurs ont circulé, et je ne sais pas jusqu'à quel point on peut s'y fier, mais on a dit en de nombreuses occasions que le CN, bien qu'il dise le contraire, a découragé délibéremment les services voyageurs dans certaines régions en fournissant un service médiocre. Je n'aimerais pas donner foi à ces rumeurs, mais M. Sutherland, dans sa lettre, nous donne une comparaison des tarifs simples en train ou en autobus, entre Sydney et Halifax. L'aller simple en train tarif jour rouge, est à peu près le même que celui du bus, ce qui est encourageant. Le tarif du train jour blanc est de $3.25 supérieur et le tarif jour bleu est de $6.75 supérieur. Son association estime que le tarif du train devrait être égal ou inférieur à celui du bus, et il faudrait que les wagons soient occupés à 70 p. 100, alors qu'actuellement ils ne le sont qu'à 30 p. 100.

Je me demande, à première vue, si M. Sutherland n'a pas raison; je vais maintenant déposer sa lettre pour que le Comité puisse s'y reporter.

M. Benson: Monsieur MacKay, c'est la première fois que j'entends parler de cette lettre.

[*Text*]

Mr. MacKay: I appreciate that, sir.

Mr. Benson: I would be very pleased to have a look at the letter and have my people look at it . . .

Mr. MacKay: That is very fair.

Mr. Benson: . . . and get for you the comments, not only of my people, but also the comments of the Canadian National Railway on this particular matter. I know that in some areas of the country for various reasons it is faster and it is cheaper to travel by bus. The losses on the transcontinental service are one of the reasons why we have been asked to look into a preferred plan for operating the railways and the passenger service on the assumption there will be a continued passenger service in Canada. This one is asking for a personal opinion and my personal opinion is that in the future the people of Canada will demand a passenger service even though it costs a substantial amount of money.

• 2045

Mr. MacKay: Through you, Mr. Chairman, to the President of the CTC, I can understand the problems implicit in transcontinental service in this day and age when many people prefer to travel by plane over long distances. However, the particular example that we are talking about now lends itself to rail travel. It is a couple of hundred miles and air service, as you know, in that area is not really much competition. The line itself, the track, is not that bad and this gentleman points out that there appears to be considerable improvement that could be gained by using existing services better. All I am suggesting to you, sir, and it is really a submission more than a question, is that I hope that you will be able to look into this experienced railwayman's submission and, if possible, have the appropriate people in your organization perhaps get in touch with him directly. I would appreciate that very much.

Mr. Benson: I will undertake to do that.

Mr. MacKay: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman. I just have one question tonight. First of all, I would like to reflect on something that Mr. Horner said. I find it completely astounding that the Department of Transport has not consulted regulatory agencies in the setting up of its experimental service between Montreal and Quebec City. I hope that no matter what side of the House we sit on, we hold the Minister of Transport accountable for that and we demand some form of explanation because it is my understanding that the Canadian Transport Commission must have some, in a sense, approval of any change to grade crossings, any signalling improvements, any right-of-way improvements on trackage.

Mr. Benson: Yes, perhaps I went a little far in saying that we had not been consulted. I was indicating that the Commission per se had not been consulted about the plan, with regard to the details of carrying out what the government decided to do. There has been, at the staff level, consultation between the

[*Interpretation*]

M. MacKay: Oui.

M. Benson: Je serais très heureux de l'étudier et de demander à mon personnel de faire de même.

M. MacKay: Très bien.

M. Benson: Je pourrais alors vous faire parvenir les commentaires, non seulement de mon personnel, mais également du CN sur cette question en particulier. Je sais que, dans certaines régions du pays, et ceci pour différentes raisons, le voyage en autobus est plus rapide et meilleur marché. C'est à cause des pertes du service transcontinental qu'on nous a demandé d'étudier cette question de l'exploitation des chemins de fer, de suggérer une meilleure façon de gérer le service-voyageurs, en nous basant sur le fait qu'un tel service continuera à exister au Canada. Et si vous me demandez mon opinion personnelle, je vous dirai qu'à l'avenir, les Canadiens exigeront un service voyageur, même si cela coûte énormément d'argent.

M. MacKay: Je comprends bien les problèmes que pose le service transcontinental à une époque où énormément de gens préfèrent voyager par avion sur de longues distances. Cependant, dans l'exemple que j'ai cité, le train est un bon moyen de transport. La distance n'est que de quelques centaines de milles et le service aérien n'offre pas une grande concurrence. Les voies en question sont en bon état et M. Sutherland estime qu'en utilisant mieux le service actuel, on pourrait nettement améliorer la situation. J'espère que vous pourrez étudier la question que soulève ce cheminot et j'aimerais que les personnes compétentes de votre organisation se mettent en contact avec lui directement. J'apprécierais une telle façon de procéder de votre part.

M. Benson: Très bien.

M. MacKay: Merci.

Le président: Merci, monsieur MacKay. Je donne la parole à M. Collenette.

M. Collenette: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question ce soir. Tout d'abord, j'aimerais reprendre une question qu'a soulevée M. Horner. A mon avis, il est incroyable que le ministère des Transports n'ait pas consulté les organismes de réglementation lorsqu'il a mis à l'épreuve le service entre Montréal et Québec. Peu importe le côté de la Chambre où l'on siège, il faut tenir le ministre des Transports responsable et exiger de lui des explications car, si je comprends bien, la Commission canadienne des transports doit donner son approbation à tout changement en ce qui concerne les passages à niveau, les améliorations en matière de signalisation, les modifications de la voie ferrée.

M. Benson: J'ai peut-être été un peu loin lorsque j'ai dit que nous n'avons pas été consultés. J'ai dit que la Commission en tant que telle n'a pas été consultée au sujet de ce programme; elle n'a pas été consultée dans les détails. Il y a eu, au niveau du personnel, des consultations entre le ministère des Trans-

[*Texte*]

Ministry of Transport and the Canadian Transport Commission; I do not want to be unfair in that.

Mr. Horner: Not very much! You did not make it very clear.

The Chairman: Order please! Order please; you will be on the next round, Mr. Horner.

Mr. Collenette: That is somewhat of a clarification. Thank you, Mr. Benson.

Last summer, the Canadian National Railways operated either a Turbo or an LRC train at a top speed of 141 miles an hour on the stretch of track between Toronto and Kingston, according to published reports; and you can come back to say this is wrong.

I did understand that the Canadian Transport Commission rule was that no passenger train could operate at speeds of more than 95 miles an hour along that track. I would just like to know the discrepancy because if this is true, why did that train operate at that particular speed? I understand that permission was not sought from the CTC and that you or someone in the Commission issued a statement to the effect that you would like to be advised in the future when such experimental runs are made.

The Chairman: Mr. Benson.

Mr. Benson: I think what you say, in effect, is correct; they went beyond the permitted speed limit and we asked to be informed if they intended to do it in the future, although they did make changes in signals and so on to make sure that the safety was there. However, I would have to go back and reflect on my looking into the matter. This was some six or eight months ago and I would be pleased to tell you exactly what happened. I think it was made public at that time.

Mr. Collenette: Mr. Benson, I would like to find out who actually determines the maximum speed of passenger trains on that line; was it the Canadian Transport Commission or is it the operating staff of the Canadian National Railways? Is it perhaps some internal division within the railway where the operating people that operate freight systems want to see the passenger service at a disadvantage and restrict the service. If you can run a train at 141 miles an hour even though, I understand, there was a guard at each crossing, that was a maximum speed, and surely this could be done—I am not saying 141 miles an hour—but certainly the average speed on that run which I think with the Turbo is somewhere in the 83 or 84 miles an hour range could be significantly improved because the structure of the bed, the rails, could take that kind of speed.

Mr. Benson: Our primary interest in travelling along the railways at various speeds is the matter of safety. We do restrict speeds if we think there is a safety factor involved. We are not trying to slow down the passenger trains but one of our jobs is to make sure that as few accidents as possible take place on the lines. One could say that if they stopped at every level crossing you would not have any accidents, but that is not what we are talking about. We are talking about making sure, that there are adequate safeguards for the public at the speeds

[*Interprétation*]

ports et la Commission canadienne des Transports et il faut bien le reconnaître.

M. Horner: Vous n'avez pas été beaucoup consulté. En tout cas, vous ne l'avez pas signalé.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Vous aurez la parole au prochain tour, monsieur Horner.

M. Collenette: Il s'agissait simplement d'une clarification. Je vous remercie, monsieur Benson.

L'été passé, le Canadien National a mis en service un turbo-train ou un train ultra-rapide qui faisait 141 milles à l'heure sur les voies entre Toronto et Kingston, d'après des rapports publiés, et vous pourrez évidemment nous dire que ces renseignements ne sont pas exacts.

Si j'ai bien compris, la Commission canadienne des transports aurait établi le règlement selon lequel aucun train de voyageurs ne peut circuler à une vitesse supérieure à 95 milles à l'heure sur ces voies. Qu'est-ce qui explique cet écart, car si ce qu'on nous dit est vrai, pourquoi ce train faisait-il une telle vitesse? Si je comprends bien, on n'en avait pas demandé la permission à la CCT et vous-même ou quelqu'un d'autre de la Commission a émis une déclaration disant que vous aimeriez être informés à l'avenir de toute expérience de ce genre.

Le président: Monsieur Benson.

M. Benson: Ce que vous dites est exact; le chemin de fer a dépassé la vitesse limite permise et nous avons demandé d'être informés à l'avenir de toute expérience semblable, bien que les chemins de fer aient fait des modifications au système de signalisation pour être conformes aux normes de sécurité. Cependant, il faudrait que je me reporte à ce qui s'est passé il y a six ou huit mois; je pourrais alors vous dire exactement ce qui s'est passé. Je crois que toute l'affaire a été rendue publique à l'époque.

M. Collenette: Monsieur Benson, j'aimerais savoir qui détermine la vitesse maximum des trains de voyageurs sur cette voie? Est-ce la Commission canadienne des transports ou le personnel exploitant du Canadien National? Peut-être existe-t-il des problèmes, peut-être le personnel exploitant du transport de marchandises veut-il restreindre le service voyageurs, le désavantager par rapport au service de transport des marchandises? En effet, si l'on peut faire rouler un train à 141 milles à l'heure tout en prenant certaines précautions comme, par exemple, aux passages à niveau, alors que le turbo-train ne roule qu'à 83 ou 84 milles à l'heure, cela signifie que le service peut être amélioré, surtout parce qu'il a été prouvé que la voie ferrée peut supporter une vitesse aussi élevée.

M. Benson: La question de la vitesse est intimement reliée à la question de sécurité. Nous réduisons la vitesse si nous estimons que la sécurité est compromise. Nous n'essayons pas de ralentir la vitesse des trains de voyageurs, mais une de nos tâches est de veiller à ce qu'il y ait aussi peu d'accidents que possible sur les voies. On pourrait dire évidemment qui si les trains s'arrêtaient à chaque passage à niveau, il serait matériellement impossible qu'il y ait des accidents, mais ce n'est pas de cela que nous parlons. Nous devons simplement nous assu-

[*Text*]

the train is travelling over a particular piece of line. This was an experiment that went on—we were not informed that they were carrying out this particular experiment at this particular time—we simple asked in the future to be informed so that we could have a look at the safety factors involved in it to make sure there was adequate safety for the public travelling on roads that may intersect the line.

• 2050

Mr. Collenette: I accept that argument Mr. Benson but you really have not answered my question, has the CTC issued an order saying that the maximum speed for trains, passenger or freight, is 95 miles per hour between Toronto and Montreal on any section of the track.

Mr. Benson: No. The answer is no.

Mr. Collenette: So, we are to assume that there is deliberate delay being perpetrated by the railway. If a train can run at the top speed of 141 miles per hour with some minimum safety requirements—there were no track improvements, just guards posted at each of the crossings—then we can assume that the railway is deliberately running trains at a slower pace on that track.

Mr. Benson: Well, the speed at which one can travel if you are taking a particular piece of track between Toronto and Montreal is a very complicated matter. It is not just what the rails can stand, or whether the rails and the curves are good enough for those speeds, it also involves whether or not the signalling system is good enough and my belief is that the railways on this particular run try to run as fas as they reasonably can with the safety factors involved. They are directly competitive with the airlines on that particular run, as you know.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman. I will not pursue that any further.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Brisco.

Mr. Brisco: Thank you, Mr. Chairman. There were a couple of matters that I would like to make enquiries about. I asked the Minister of Transport, Mr. Chairman, in the House last Spring whether or not the hearings into Canada's railways woould also encompass those sections which had been reduced from passenger and freight service to simply freight service. He indicated that that was a concern and that it would be covered in a supplementary round of hearings. Now I wonder if you could enlighten me as to how that is progressing.

Mr. Benson: It was not included in our terms of reference but what I can say is that since I have come to the Commission no passenger service in Canada has been discontinued without a hearing. We have a rule that we do not discontinue passenger service unless we have a public hearing.

Mr. Brisco: My concern, Mr. Chairman, is the fact that where formerly we enjoyed a passenger service on the Kettle Valley Line, which runs from, let us say, from Nelson to

[*Interpretation*]

rer que toutes les précautions sont prises, en tenant compte de la vitesse des trains sur les différentes voies. Dans le cas dont vous parlez, il s'agissait d'une expérience qui a été faite sans que nous ayons été informés et nous avons demandé aux chemins de fer de nous informer à l'avenir afin que nous puissions voir à ce que la sécurité du public ne soit pas compromise.

M. Collenette: J'accepte cet argument, monsieur Benson, mais vous n'avez pas véritablement répondu à ma question. La CCT a-t-elle émis des directives prévoyant, par exemple, que la vitesse maximum à laquelle peuvent circuler les trains de voyageurs ou de marchandises entre Toronto et Montréal est de 95 milles à l'heure?

M. Benson: Non, pas du tout.

M. Collenette: Ainsi donc, il faut en arriver à la conclusion que c'est la compagnie de chemin de fer elle-même qui ralentit la vitesse des trains, car si un train peut circuler à la vitesse maximum de 141 milles à l'heure, en prenant seulement de petites précautions à chaque passage à niveau, on peut conclure que la compagnie de chemin de fer qui les fait circuler moins vite ralentit délibérément la vitesse des trains sur cette ligne.

M. Benson: La vitesse à laquelle un train peut circuler sur un tronçon particulier de la voie ferrée entre Toronto et Montréal est assez difficile à évaluer. Il faut tenir compte non seulement de la voie ferrée et des tournants, mais également revoir tout le système de signalisation et je crois que, dans le cas particulier que vous soulevez, la compagnie de chemin de fer fait circuler son train à la vitesse maximum tout en tenant compte des facteurs de sécurité. De plus, comme vous le savez sans doute, sur ce parcours en particulier, le chemin de fer et l'avion se font concurrence.

M. Collenette: Merci, monsieur le président. Je ne poursuivrai pas pour le moment.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur Brisco.

M. Brisco: Je vous remercie, monsieur le président. Il y a quelques questions sur lesquelles je voudrais plus de précisions. J'ai demandé au ministre des Transports à la Chambre, au printemps dernier, si les audiences des chemins de fer porteraient également sur la suppression des services voyageurs dans certains endroits où l'on a seulement conservé le service de transport des marchandises. Le ministre a répondu que c'était une de ses préoccupations et que la question serait étudiée au cours d'audiences supplémentaires. Je me demande si vous pourriez me dire où en sont les choses.

M. Benson: Nous n'avons pas la compétence de nous occuper de ces questions, mais je puis vous assurer que depuis que je suis président de la Commission, aucun service de voyageurs n'a été supprimé sans qu'il y ait eu des audiences publiques. Nous procédons toujours de la sorte.

M. Brisco: Dans le cas du parcours de Nelson à Lethbridge, nous avions auparavant un service voyageurs conventionnel qui s'est petit à petit détérioré; nous avons eu ensuite un service de

[*Texte*]

Lethbridge, it subsequently deteriorated to bud car service and ended up as just a freight line. I am interested to know whether or not there are going to be any hearings held to determine the validity of re-implementing passenger service on that link.

Mr. Benson: Well, there was a hearing held before the discontinuance of the passenger service . . .

Mr. Brisco: But that does not answer my question.

Mr. Benson: Now, the question that you are asking is are we going to hold a hearing to determine whether or not there should be a re-instituted service in that particular area.

Mr. Brisco: Not that particular area.

Mr. Benson: In fairness sir, we have not been asked to do that at this point.

Mr. Brisco: Well then the Minister of Transport misled me.

Mr. Horner: That is not an impossibility.

• 2055

Mr. Brisco: No, it is a common occurrence. The second point that I would like to raise with you through the Chair is with reference to the abandonment of rail barge service on Kitley Lake. I must say that I am eminently satisfied that the Commission has ruled that this service is a part of a rail line and that this ruling was made only recently. But I must say, through the Chair to Mr. Benson, that only twice in my relatively short career as a member of Parliament have I been constrained to either place a question on the Order Paper or ask a question in the House over the failure of a Minister or a department to respond to correspondence, and one of those questions was asked of the Minister of Transport on the basis of the failure of you, sir, to respond to letters that I had written to you, and it took certainly months of inquiries before I had the courtesy of a reply.

Now quite frankly, although I am certainly not going to dispute the position or the decision taken by the Rail Transport Committee—indeed I was delighted with it—I must say I was somewhat confounded at the manner in which the conclusion was arrived at; either that or I was misled. I had the clear understanding that after submissions had been presented by both parties, that is the CPR on the one hand, and myself, the Province of British Columbia and other interested parties on the other hand, the Commission in reviewing these submissions could not reach a decision as to whether in fact the Rail Transport Committee did have jurisdiction over rail barge service, more specifically Kitley Lake between Kaslo and Procter.

I was then given to understand that because they could not reach this decision they were going to hold some type of hearing in which those who had already participated would be invited to extend their arguments, in which case with the addition of more persuasion the Rail Transport Committee would be in a position to render a decision. Now all of a sudden, out of a clear blue sky, without any warning, about a month and a half ago there was a favourable decision ren-

[*Interprétation*]

michelines et, maintenant, il existe simplement le service de transport des marchandises sur cette voie. Y aura-t-il des audiences qui détermineront la possibilité de réinstaurer un service voyageurs sur ce parcours.

M. Benson: Des audiences ont été tenues avant que l'on ne supprime le service-voyageurs sur cette ligne.

M. Brisco: Vous ne répondez pas à ma question!

M. Benson: Vous voulez savoir si nous aurons des audiences publiques pour déterminer si oui ou non le service sera repris dans cette région en particulier?

M. Brisco: Pas cette région en particulier.

M. Benson: Je dois vous dire franchement qu'on ne nous a pas demandé d'audiences à cet égard.

M. Brisco: Alors, le ministre des Transports m'a induit en erreur.

M. Horner: Ce qui est fort possible.

M. Brisco: Cela se passe d'ailleurs très souvent. Ma deuxième question porte sur la suppression du service de ferry sur le lac Kitley. Je suis extrêmement satisfait que la Commission ait décidé que ce service fait partie intégrante du service de chemins de fer dans la région. Cette décision cependant est récente. Mais je dois vous dire, monsieur Benson, qu'il m'est arrivé seulement deux fois dans ma carrière relativement courte de député de devoir inscrire une question au *Feuilleton* ou d'en poser une à la Chambre parce qu'un ministre ou un ministère n'a pas répondu à une de mes lettres. Une de ces questions s'adressait en effet au ministre des Transports. Vous n'aviez pas, en effet, monsieur Benson, répondu à la lettre que je vous avais adressée et vous avez certainement dû faire des enquêtes pendant des mois avant de me faire parvenir une réponse.

Franchement, je ne peux contester la décision de la Commission du transport par chemin de fer; en fait, cette décision me remplit de joie, mais je dois dire que je suis quelque peu étonné de la façon dont la Commission est arrivée à cette conclusion. Peut-être aussi ai-je été mal renseigné. J'avais cru comprendre que la Commission, qui étudiait les présentations du CP, d'un côté, et de moi-même, de la province de la Colombie-Britannique et d'autres parties intéressées, de l'autre, ne donc pouvait décider si, en fait, la Commission du transport par chemin de fer avait compétence dans la question du service de transbordeur et, tout particulièrement, dans le cas qui nous intéresse, le service entre Kaslo et Procter sur le lac Kitley.

On m'a fait comprendre alors que parce que la Commission canadienne des transports ne pouvait décider du cas, des audiences auraient lieu au cours desquelles les personnes qui avaient déjà participé à toutes les discussions seraient invitées afin de présenter d'autres arguments, après quoi la Commission du transport par rail pourrait rendre une décision. Tout à coup, sans qu'on s'y attende, il y a environ un mois et demi, une décision favorable a été rendue et j'en suis absolument

[*Text*]

dered, and quite frankly I am astounded. I am delighted but I am astounded. How did you reach that conclusion after stalling for months and saying, we cannot make up our minds because we are going to have to go to more hearings?

Mr. Benson: Well, first of all, your letter to me which you put on the Order Paper and requested a reply—I believe I supplied you with a reply at once. It is the first time that that has ever happened to me since I have been at the Commission. I think that most members of the House of Commons will find that I make serious efforts to reply to their letters as soon as possible.

Mr. Brisco: I am happy to hear that but you can understand how concerned I was and how disgruntled I became.

Mr. Benson: Yes, and I wish in this particular instance you had given me a call and you would have got the same action as you got through the Order Paper. I think other members have found that in the House, that if they call me I will do something.

With respect to the legal question, it is difficult for me to comment on the decision of a committee of the Commission, which is a legal decision that is made and subject to appeal. However, I will comment simply to the extent that the matter of jurisdiction was a very difficult question to decide in this case.

Mr. Brisco: I agree.

Mr. Benson: And it took a long time for the RTC to decide that it did have jurisdiction in the particular matter and make the decision. I do not want to comment further on the decision because a decision is always, of course, subject to appeal.

Mr. Brisco: And is now being appealed.

Mr. Benson: Yes, and can go to the Supreme Court of Canada. Therefore, I do not think it would be proper for me to make a . . .

Mr. Brisco: It might be helpful, though.

Mr. Benson: I always maintain that decisions made by the Commission—and I have a copy of this one here if you have not got a copy of it—are self-explanatory and will stand on their own two feet.

Mr. Brisco: May I make one concluding comment, Mr. Chairman. I would like to say to Mr. Benson and to his committee, who finally rendered this positive decision, that I consider that they displayed astounding intelligence and I am just delighted by it.

The Chairman: Thank you, Mr. Brisco. That is good to hear. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry I was late and hope I am not asking any questions that have already been asked. I would like to ask Mr. Benson or any of his colleagues about the matter of the dispute that is at present going on in the Province of Saskatchewan between that government's highway traffic board and CP trucks and CN trucks. It has

[*Interpretation*]

abasourdi. Je suis très heureux de la décision mais je suis quand même abasourdi. Comment, en effet, est-il possible d'en arriver à une telle conclusion après avoir pataugé pendant des mois et après avoir dit que l'on devrait avoir beaucoup d'autres audiences?

M. Benson: Tout d'abord, au sujet de la lettre que vous m'avez envoyée et dont vous avez exigé une réponse en inscrivant une question au *Feuilleton*, je dois vous dire que c'est la première fois qu'une chose pareille se passe depuis ma nomination à la Commission. Je crois que la plupart des députés seront d'accord pour dire que je fais des efforts considérables pour répondre à leurs lettres aussitôt que possible.

M. Brisco: Je suis heureux de vous l'entendre dire, mais vous vous rendrez compte à quel point la question me préoccupait et me déplaisait.

M. Benson: Oui, je comprends, mais j'aurais préféré que vous me donniez un coup de fil; cela aurait eu le même effet que votre question au *Feuilleton*. Les députés le savent, quand ils m'appellent, j'essaie toujours de m'occuper de leurs questions.

Au sujet de l'aspect juridique de la question, il m'est difficile de commenter la décision d'une commission de la Commission canadienne des transports; il s'agit d'une décision d'ordre juridique qui peut faire l'objet d'un appel. Je vous dirai tout simplement que la question de compétence est une question fort difficile et fort délicate.

M. Brisco: D'accord.

M. Benson: Et il a fallu pas mal de temps à la Commission du transport par chemin de fer pour décider qu'elle avait bien la compétence voulue en la matière et pour qu'elle prenne une décision. Je ne pourrais vous faire d'autres commentaires puisque cette décision peut toujours faire l'objet d'un appel.

M. Brisco: Et c'est ce qui se passe à l'heure actuelle.

M. Benson: Un appel à la Cour suprême du Canada peut-être. Par conséquent, je ne crois pas que je devrais faire . . .

M. Brisco: Cela pourrait pourtant nous être utile.

M. Benson: Je maintiens que la décision de la Commission s'explique d'elle-même. J'ai d'ailleurs une copie de cette décision si cela vous intéresse.

M. Brisco: Un dernier commentaire avant de terminer, monsieur le président. J'aimerais dire à M. Benson et à sa commission, qui a rendu cette décision positive, qu'à mon avis, ils ont fait preuve d'une grande intelligence et que j'en suis très content.

Le président: Merci, monsieur Brisco. Cela fait du bien à entendre. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je m'excuse d'être arrivé en retard et j'espère que je ne poserai pas des questions qui ont déjà été posées. J'aimerais que M. Benson ou un de ses collègues me renseigne sur la discussion qui a lieu actuellement entre la province de Saskatchewan, c'est-à-dire le Conseil de la circulation routière de cette province, et les camions du CP et

[*Texte*]

been alleged by CN that they are losing $1.7 million on their operations because of the highway traffic board rates. I would like to know from the Commission if they have looked into this. Since in many if not most instances the CN's express traffic association tariff 100 rates are higher than the highway traffic board rates, which they use at every opportunity, has the Commission investigated this and ascertained whether CN's claims on this are accurate or justified? In light of the statement of Commissioner McGee in the case of CP, and I quote:

> The Canadian Pacific Railway is free, of course, to make any arrangements open to it under the law for the carriage of traffic. The Railway may carry and deliver traffic by a mode other than rail to points along its railway lines, but when it does so the obligations imposed on it by Section 262 of the Railway Act remain.

I would assume, Mr. Chairman, that this applies to CN as well as CP, so I guess what I am asking is about both railroads.

Mr. Benson: We have not investigated the matter with respect to CN.

Mr. Benjamin: Was any such investigation made in the case of CP trucks and the rates they charged under their express tariff, the ETA Tariff 100 or Highway Traffic Board rates?

Mr. Benson: The decision in these particular hearings, as you are quite aware, is at present being prepared and will be submitted.

Mr. Benjamin: When can we expect a decision on this?

Mr. Benson: I really do not like to promise decisions, but I will say that the committee is working hard on the decision. We will get it out as soon as possible, and I think it will answer a lot of your questions.

Mr. Benjamin: I would like to refresh Mr. Benson's memory, Mr. Chairman. He may recall, and certainly members and staff of the Commission will recall, that in the days when both railroads applied to close agencies and close facilities, loading platforms, freight sheds, unloading and loading equipment, they claimed that with the establishment of servocentres they would be able to provide, and would provide, even better service than they got when there were trains running. After hauling it by trucks for a few years they are now trying to get out of that. What is the view of the Commission on this reneging on what really is a commitment and a promise on their part to provide better service? Now they want out of that.

The Chairman: Mr. Benson.

Mr. Benson: This is the very basis of the hearings we have carried out in Saskatchewan, as you know. This is the matter which has been under consideration, and will presumably be covered in the conclusions that are released when the decision is made.

[*Interprétation*]

du CN. Le CN prétend perdre $1.7 million à cause des taux imposés par ce conseil. J'aimerais savoir si la Commission a étudié cette affaire. Puisque, dans la plupart des cas, sinon dans tous, le tarif 100 de l'ETA du CN est plus élevé que ceux du Conseil, dont ils se servent à la première occasion, la Commission a-t-elle étudié cette question pour s'assurer si les dires du CN à ce propos sont justes ou justifiés? Dans le cas du CP, le commissaire McGee disait, et je cite:

> Le CP est libre, évidemment, de faire tout ce qui lui est permis en vertu de la Loi sur les transports. La société peut se servir d'autres modes que le train pour transporter les marchandises, mais lorsqu'elle le fait, elle doit quand même se conformer aux dispositions de l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer.

J'imagine, monsieur le président, que cela vaut autant pour le CN que pour le CP et je crois donc que ma question concerne les deux sociétés de chemins de fer.

M. Benson: Nous n'avons pas étudié la question en ce qui concerne le CN.

M. Benjamin: A-t-on fait ce genre d'étude en ce qui concerne les camions du CP et les taux qu'ils demandaient en vertu de leurs taux de transport-messageries, du tarif 100 de l'ETA ou des taux imposés par le Conseil?

M. Benson: Comme vous le savez, nous étudions actuellement le cas et la décision sera rendue en temps et lieu.

M. Benjamin: Et quand sera-t-elle rendue?

M. Benson: Je ne veux rien promettre à ce sujet, mais je me permettrai de dire que nous y travaillons. Elle sera rendue dès que possible et je crois qu'elle répondra à la plupart de vos questions.

M. Benjamin: J'aimerais rafraîchir la mémoire de M. Benson, monsieur le président. Il se souviendra peut-être, et je suis sûr que les membres et le personnel de la Commission se souviendront, qu'à l'époque où les deux sociétés de chemins de fer demandaient de fermer agences et gares, plates-formes de chargement, entrepôts et tout le reste, ces dites sociétés prétendaient qu'en mettant sur pied des servocentres elles pourraient donner un service supérieur à ce qu'il était lorsqu'elles ne se servaient que de trains. Cela fait déjà quelques années que ces sociétés font du transport par camion et elles veulent maintenant y mettre fin. Quelle est l'opinion de la Commission maintenant que ces sociétés ne veulent plus tenir leur promesse de donner un meilleur service? Maintenant qu'elles veulent laisser tomber ce service.

Le président: Monsieur Benson.

M. Benson: C'est la raison même des audiences qui se sont tenues en Saskatchewan et vous le savez. Voilà exactement la question à l'étude maintenant et vous y trouverez probablement la réponse dans les conclusions de notre rapport.

[*Text*]

Mr. Benjamin: Canadian Pacific have written to the Minister and have asked him to intervene and exempt the company from the provincial highway traffic board's authority. In response the Minister said:

> I may be in the position of having to do so if Saskatchewan takes action that prevents or restricts interprovincial traffic.

In light of their refusal to carry out the other traffic they promised and pledged to do, I would like to know if the Commission has considered telling CP and CN trucks that they are welcome in their interprovincial traffic to go through North Dakota and Montana and we do not need or want them running interprovincially through Saskatchewan.

Mr. Benson: Mr. Benjamin, you are trying to do something here which I think is unfair. If someone, CP for example, has written to the Minister and said, will you implement part 3 so that our interprovincial traffic is excluded, that is a matter of government policy. The law is there if the government wants to proclaim it, and that is up to the government and not up to the Canadian Transport Commission.

With respect to the CPR living up to its obligations within Saskatchewan, we have had hearings on this in Saskatchewan. A decision is in the process of being prepared, and we will prepare it with all due dispatch and release it.

Mr. Benjamin: In light of the Commission accepting in good faith and allowing both railroads to close down hundreds of agencies—I think they were justified in closing a few of them, but they closed down so many on a commitment, a pledge or whatever, that they would ply equal or better service by using other modes seems odd. Does anybody in the Commission feel he has been had or a little bit embarrassed or angry?

• 2105

Mr. Benson: We are presently preparing a decision, based on hearings which we had, as a result of allegations just exactly the same as you are making this evening, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask a question about passenger trains. In the Supplementary estimates' review of passenger rail services, there is an addition of $1 million. I take it that is because of additional costs of holding hearings. Is that correct?

Mr. Benson: Yes, I gave a full explanation of that somewhat earlier including the amounts for various things.

Mr. Benjamin: Yes. Mr. Jones, in his opening statement at the hearings, said, and I quote:

> We wish to advise you that we have approved the formation of a technical support group, whose members will be drawn principally from our own staff but also, where necessary, from other departments and agencies of the federal government.

[*Interpretation*]

M. Benjamin: Le CP a déjà demandé au ministre d'intervenir et de soustraire la société à l'autorité du Conseil provincial. Le ministre a répondu et je cite:

> Peut-être le devrai-je si la Saskatchewan prend des mesures qui pourraient nuire au transport interprovincial.

Puisque ces sociétés refusent de faire ce qu'elles ont promis de faire dans le domaine du transport, j'aimerais savoir si la Commission a jamais pensé à dire au CN et au CP que le transport interprovincial par camions devrait dorénavant se faire en passant par le Dakota du Nord et le Montana et que nous ne voulons pas voir leurs camions sur les routes de la Saskatchewan.

M. Benson: Monsieur Benjamin, je crois que vous proposez une solution injuste. Si quelqu'un, le CP, par exemple, demande au ministre d'appliquer la partie 3 pour qu'il soit exclu des règlements et lois sur le transport interprovincial, ça, c'est une question de politique du gouvernement. La loi existe déjà et si le gouvernement décide qu'elle sera mise en vigueur, c'est au gouvernement de le décider et non pas à la Commission canadienne des transports.

En ce qui concerne les promesses du CP en Saskatchewan, il y a eu des audiences à ce sujet dans cette province. Nous sommes déjà à rédiger la décision qui sera publiée dès que possible.

M. Benjamin: Puisque la Commission a accepté une solution de bonne foi et a permis aux deux sociétés ferroviaires de fermer des centaines d'agences—je crois qu'elle pouvait justifier certaines de ces fermetures, mais elles en ont fermé tellement suite à la promesse qu'elles ont faite de donner un meilleur service en employant d'autres modes de transport et tout cela me semble très étrange. Y a-t-il quelqu'un de la Commission qui se sente un peu berné, gêné ou fâché?

M. Benson: Nous préparons justement un rapport, fondé sur nos audiences qui ont eu lieu à cause d'allégations qui sont exactement les mêmes que vous venez de faire ici, ce coir, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser une question concernant les trains de passagers. Dans le budget supplémentaire, il y a des crédits additionnels de 1 million de dollars pour une étude sur ces services. Je crois bien que ces coûts additionnels sont imputables aux audiences qu'on doit tenir. C'est exact?

M. Benson: Oui, j'en ai donné une explication détaillée un peu plus tôt et il y a aussi des montants additionnels pour autre chose.

M. Benjamin: Oui. Au début des audiences, M. Jones a dit, et je cite:

> Nous tenons à vous dire que nous avons approuvé la mise sur pied d'un groupe d'assistance technique dont les membres font déjà partie de notre personnel, pour la plupart, mais qui seront aussi détachés d'autres ministères et

[*Texte*]

I am wondering if, in this $1 million in the Supplementary Estimates, there are the costs of those staffs seconded from other departments, likely the Ministry of Transport. Are those costs being borne by the Commission, through the Supplementary Estimates, or are the departments bearing the costs such as the wages and expenses and so forth.

Mr. Benson: The departments are bearing the costs of the salaried people, including this amount, I am told, of some $40,000 which we spend today on research. But where other staff is used the salaries are borne by the Department of Supply, as when our staff is used for various purposes, the salary may be borne by us.

Mr. Benjamin: So the remaining $960,000 is unforeseen additional expenses?

Mr. Benson: I have explained it would not be $1 million, it would be less than that.

Mr. Benjamin: I am sorry, missed it. I will read the Minutes.

Mr. Benson: I can give you a detailed breakdown of our original Estimates if you like.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, can I ask Mr. Benson a few questions, since we talked earlier on safety and the service of the CN and CP on passenger trains which is very poor. Am I right in assuming that, when CN or CP trains are scheduled, they have to ask CTC?

Mr. Benson: No, no.

Mr. Loiselle: Good. So I am wrong, then. Have you had any complaints so far since the new schedule was introduced about three weeks ago by the CNR from Montreal to Ottawa. Some trains are taking up to 25 minutes more than they used to take.

Mr. Benson: I personally have not received any complaints. I will inquire as to whether there have been any to the Railway Transport Committee.

Mr. Loiselle: Well I happened to see some.

Mr. Benson: Personally I have not received any at the moment.

Mr. Loiselle: It is a serious problem. We are all complaining, on both sides of the House, that passenger trains are something terrible from CN or CP. And it is a fact that by bus it is much cheaper and faster and I agree with that. The CN will be coming up later on, and we will put up the questions then, but I think you may have a way of supervising them in the service they give and the quality of service.

Mr. Benson: If we have complaints with respect to either the CNR or the CPR with respect to passenger service, we certainly can bring it to their attention. I must say that they do

[*Interprétation*]

organismes du gouvernement fédéral quand le besoin s'en fera sentir.

Ce montant de 1 million de dollars, au budget supplémentaire, comprend-il les coûts du personnel pris dans d'autres ministères, probablement celui des Transports? Est-ce la Commission qui prend ces frais à son compte par le biais du budget supplémentaire ou est-ce que ce sont les autres ministères qui assument les frais tels les salaires, les dépenses et le reste?

M. Benson: Les ministères paient leur propre personnel salarié et cela comprend aussi, me dit-on, un montant de quelque $40,000 pour fins de recherche. Quant au personnel qui nous vient d'ailleurs, c'est le ministère des Approvisionnements et Services qui les assume et, lorsque notre propre personnel est détaché auprès d'un autre organisme, c'est nous qui en assumons les frais.

M. Benjamin: Donc, les $960,000 qui restent sont pour des dépenses imprévues additionnelles?

M. Benson: J'ai déjà dit que ce serait moins de 1 million de dollars.

M. Benjamin: Désolé, je n'avais pas compris. Je lirai le compte rendu.

M. Benson: Je puis facilement vous donner la ventilation de notre budget, si vous le voulez.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Monsieur le président, puisque nous avons déjà parlé de la sécurité et du service des trains de passagers du CN et du CP, qui ne sont pas fameux, j'aimerais poser quelques questions à M. Benson. Est-il exact de dire que le CN ou le CP doivent demander la permission de la CCT pour décider de l'horaire des trains?

M. Benson: Non, non.

M. Loiselle: Parfait. Donc, je me trompais. Avez-vous eu des plaintes au sujet du nouvel horaire du CN pour son service entre Montréal et Ottawa. Dans certains cas, cela prend 25 minutes de plus qu'anciennement.

M. Benson: Personnellement, je n'ai pas eu de plaintes à ce propos. Je me renseignerai auprès du Comité des transports par chemin de fer pour savoir s'il y en a eu.

M. Loiselle: Eh bien, moi, j'en ai vu.

M. Benson: Rien ne m'a encore été dit à ce sujet.

M. Loiselle: C'est un problème sérieux. Vous savez, des deux côtés de la Chambre, on se plaint du service aux passagers donné par le CN et le CP. C'est vrai, vous savez, que c'est beaucoup moins cher et beaucoup plus vite par autobus. Le CN viendra témoigner un peu plus tard; nous pourrons alors poser ce genre de questions, mais je crois que vous avez certaines fonctions de surveillance quant au service donné par ces sociétés et sa qualité.

M. Benson: Si nous avons connaissance de plaintes protées au sujet du service aux passagers soit du CN du CP, nous le leur faisons certainement savoir. Je dois dire que ces deux

[*Text*]

pay some attention to us. After all, 75 per cent of their loss is picked up by the Government of Canada.

Mr. Benjamin: You are bringing the complaints of passengers to them. Are they really making any effort to correct them?

Mr. Benson: Perhaps Mr. Cooper would reply to this in a little more detail.

The Chairman: Mr. Cooper.

• 2110

Mr. Cooper: There is a great deal of work being done on this particular line. The remainder of the line, there are ties on both sides. They are practically renewing the line. That is one of the explanations for the increased delay.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Yes. But when they start doing work on tracks on a short line like Montreal-Ottawa, say, about 125 or 120 miles—they have been working on that track for years and never finish—can they start one day and finish to a certain date so we could see in a year or two, at least, that the service would be a little better. They are always complaining and asking the government for a subsidy for that line. But they just do a little job here and there. They are surely not doing much on that line between Montreal and Ottawa. I take the train once in a while, and time after time I see people working on the track. But they are always working on the track, and the service is not better from one time to another. I just wonder whether you have any authority, or if you should impress upon the government, to push them a little further, to be a little more severe on them.

My second question is on the problem I brought to your attention, Mr. Benson. It is on the CNR closing five crossings: four between des Seigneurs Street and Atwater and the other on Pie IX. In that stretch of Peel to Atwater the tracks are supposed to be removed two years from now. On those crossings there are electrical signals and they also have a man in a tower. Now they have made representations to the CTC and you have opposition from the union. It will put 22 men out of work.

I put my representation to you, Mr. Chairman, for the safety of the kids, because there are plenty of schools around those four crossings. They are right in the middle of a residential area. On the electrical crossings it is absolutely impossible because you often see kids hanging on the back of the trains like they do on the back of cars or on the back of buses or on the back of trucks. When there was a man at the top of the tower he could signal the next crossing and could correct that. And now that it is electrical, nobody will be there to prevent this. A decision was supposed to be rendered by November 15 and November 15 was last Monday. We had some decisions somewhere else, but in that field what happened there?

Mr. Benson: I recall the correspondence, Mr. Loiselle, and I recall the reply I gave to you with regard to the examination that had been made and so on. With respect to the decision whether it was made this week, just do not know. I will check it out and will let you know about it.

[*Interpretation*]

sociétés nous écoutent. Après tout, leur déficit est financé à 75 p. 100 par le gouvernement du Canada.

M. Benjamin: Vous portez les plaintes des passagers à leur attention. Font-ils vraiment des efforts pour se corriger?

M. Benson: Peut-être que M. Cooper pourrait mieux vous répondre.

Le président: Monsieur Cooper.

M. Cooper: Il se fait beaucoup de travail sur cette partie de la voie ferrée. Il y a des retards des deux côtés. Ils refont la voie presque en entier. Voilà une des explications pour les retards.

M. Loiselle (Saint-Henri): Oui. Mais quand on travaille sur une voie ferrée de 120 ou 125 milles comme Montréal-Ottawa, ce qui est très court, cela fait des années qu'on travaille sur cette voie sans jamais rien finir—on pourrait au moins commencer à une date fixe pour terminer à une date fixe pour que nous puissions dire que d'ici un an ou deux, au moins, le service se serait amélioré. On se plaint toujours, on demande des subventions au gouvernement, mais l'on ne fait qu'arranger un rail par ci et un autre par là. Je vous jure qu'on ne fait pas grand chose sur cette voie entre Montréal et Ottawa. Je prends le train de temps à autre et je vois toujours des gens qui travaillent sur la voie. On y travaille toujours, mais le service ne s'améliore guère. Je me demande si vous avez le pouvoir, ou si vous ne pourriez pas persuader le gouvernement de leur pousser un peu dans le dos, d'être un peu plus sévère.

Ma deuxième question concerne le problème que j'ai porté à votre attention, monsieur Benson. Le CN a fermé cinq traverses à niveau: quatre entre la rue des Seigneurs et Atwater et l'autre sur Pie IX. La voie ferrée qui se trouve située entre Peel et Atwater doit disparaître d'ici deux ans. A ces traverses à niveau, il y a maintenant une signalisation électrique ainsi qu'un homme dans une tour. La société a fait une demande à la CCT et le syndicat s'y est opposé. Cela fera 22 chômeurs de plus.

Je m'intéresse à la question, monsieur le président, à cause de la sécurité des enfants, parce qu'il y a plusieurs écoles près de ces quatre traverses à niveau. C'est en plein quartier résidentiel. Les signaux automatiques snont dangereux parce qu'il arrive souvent que les enfants s'accrochent à l'arrière des trains, comme ils le font à l'arrière des autos, des autobus et des camions. Quand vous avez un homme dans la tour, il peut avertir l'autre gardien qui mettra fin à ces jeux dangereux. Avec ces signaux automatiques, il n'y aura personne pour le faire. La décision devait être connue le 15 novembre, c'est-à-dire lundi dernier, mais même si l'on connaît certaines décisions concernant d'autres questions, pas un traître mot à ce sujet.

M. Benson: Je me souviens du cas, monsieur Loiselle, et je me souviens aussi de vous avoir répondu qu'on étudiait la question et tout le reste. Je ne sais pas quand la décision sera connue. Je vérifierai et vous le ferai savoir.

[*Texte*]

Mr. Loiselle (Saint-Henri): I made the representation early enough.

Mr. Benson: Your representation which you made in a letter to me was passed on immediately to the Railway Transport Committee.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): All right. Just one word on my first question. Could you take a note on that and find out? I am going to put the question back to the CNR when it shows up, if it ever shows up.

Mr. Benson: We will find out what is going on.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): All right. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle.

I do not intervene very often, but just a question on what Mr. Loiselle has mentioned. I have investigated that problem between Ottawa and Montreal, and I have to assume that the freight people are certainly overriding the passenger rail service and are either trying to discredit it or abandon it completely, which was the case in Sherbrooke where they had five trains running and because of delays that were perpetrated by the freight people, that was reduced to one, and eventually practically abandoned.

The same case I feel, Mr. Benson, is being perpetrated on the rail between Montreal and Ottawa. They changed the schedule from 8.36 a.m. for instance, in the morning without any notification to 8.30 a.m., and then they said: we are going to increase passenger service because we are going to make it at 7.50 a.m. But by doing that it increased, or they thought it would increase, but they delayed. And the track—I travel that service all the time—that track has been repaired. There are no further repairs being made on that track and yet the delay is an additional 20 minutes from the original time of 8.36 a.m., when the train came in at 10.05 a.m. We take the train at 7.50 a.m. now, which is nearly 40 minutes earlier and we come in at the same time. I have talked to experienced people on that line, conductors who have been with the CNR for 30 to 35 years. They know the business, and they tell me that the freignt people are purposely occasioning delays on the freight passenger train to abandon it completely. If the Commission's responsibility is to look into these matters, I think they have failed drastically in this particular service.

• 2115

Another thing, they have a red day or a blue day—or whatever it is—but they make it impossible for the businessmen to use the benefits of those tag days, because you cannot use them at the peak hours and at peak hours on a passenger train there are 20 people—instead of saying, you can use it the whole day. I think Mr. Loiselle's point is well taken, and I would ask the Commission to please review that particular service. It is completely disgraceful, and I think the CNR should be reprimanded for the change in schedule and for the length of time it takes from Montreal to Ottawa or vice versa, where it takes them two hours and twenty minutes to track and handle an hour and fifty minutes, without any problems.

[*Interprétation*]

M. Loiselle (Saint-Henri): Cela fait déjà un bout de temps que je vous en ai parlé.

M. Benson: La lettre que vous m'avez envoyée a été donnée immédiatement au Comité des transports par chemin de fer.

M. Loiselle (Saint-Henri): Parfait. Revenons à ma première question. Pourriez-vous en prendre note et me donner une réponse? D'ailleurs, je vais poser cette question au CN quand nous l'aurons comme témoin, si jamais nous l'avons.

M. Benson: Nous ferons enquête.

M. Loiselle (Saint-Henri): Parfait, Merci.

Le président: Merci, monsieur Loiselle.

Je n'interviens pas souvent dans le débat, mais j'aimerais bien revenir sur ce qu'a dit M. Loiselle. J'ai étudié le cas de la voie entre Montréal et Ottawa et je dois en conclure que ceux qui s'occupent du transport des marchandises font la vie dure à ceux qui s'occupent du service aux passagers soit pour discréditer ce service soit pour le faire disparaître complètement, comme ce fut le cas à Sherbrooke où il y avait cinq trains de passagers, où il n'y en eut plus qu'un et où il n'y a maintenant presque plus de service aux passagers à cause de retards manigancés par le service de transport-marchandises.

Je crois qu'on commence à jouer le même petit jeu entre Montréal et Ottawa, monsieur Benson. On a changé l'heure de départ de 8 h 36 à 8 h 30 sans avertissement et l'on a ensuite prétendu améliorer le service aux passagers en faisant partir le train à 7 h 50. C'est le contraire qui s'est produit, on a augmenté le retard plutôt que le service et la voie, parlons-en! Je voyage toujours sur ce train et cela fait belle lurette que la voie est réparée. On ne fait plus de travaux sur cette voie mais il y a toujours un retard de vingt minutes par rapport au train qui partait à 8 h 36 pour arriver à 10 h 05. On prend maintenant le train à 7 h 50, le départ a été avancé de presque 40 minutes, et nous arrivons tout de même à la même heure qu'autrefois. J'ai parlé à des gens qui ont de l'expérience, sur cette voie, à des contrôleurs de 35 ans de service avec le CN. Eux, ils connaissent cela, et ils me disent que les gens du service de transport de marchandises font exprès pour occasionner des retards pour le service aux passagers pour qu'on en vienne à l'abandonner complètement. Si la Commission a les pouvoirs d'étudier des questions de ce genre, je crois qu'elle a failli misérablement à sa tâche dans ce cas précis.

Autre chose, il y a des jours bleus, des jours rouges, quelque chose du genre, mais c'est arrangé de telle sorte que ce soit impossible à l'homme d'affaire d'en tirer avantage parce que ces tarifs ne sont pas valables aux heures de pointe et, aux heures de pointe, sur un train de passagers, vous avez à peu près 20 personnes. On devrait pouvoir s'en servir, quelle que soit l'heure de la journée. Je crois que M. Loiselle a soulevé une très bonne question, et je demanderais à la Commission de bien vouloir se pencher sur ce problème précis. C'est une véritable disgrâce et je crois que l'on devrait réprimander le CN pour ces changements d'horaire et le temps que cela prend pour se rendre de Montréal à Ottawa, et vice-versa puisque

[*Text*]

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: So I have said my piece.

Mr. Benson: We will look into this particular matter. It is certainly going to be a happy day for me when you get the CNR here and you start raising a fuss with them about their operating problems.

The Chairman: You had better believe it.

Mr. Benson: . . . Instead of doing it through me. We do to the best of our ability, but after all, you people have the right to question people from the government railroad in any case, both railways I would guess.

The Chairman: Anyway, I will thank the honourable members for giving me my say. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I relate this first to the supplementary estimates. Mr. Chairman, it is a pleasure to see the Chairman and his staff again for a little while. I relate this, of course, to some revenues that they need, not knowing in full what the revenues are for, what they are from. I wonder if I might ask the Chairman very briefly what changes in basic attitude have occurred since the last time we had the honour of his presence. I guess it is a little over a year since you have been in front of us, is it not?

Mr. Benson: No, no.

Mr. Forrestall: Close.

Mr. Benson: Close to it.

Mr. Forrestall: What basic changes might have been made with respect to regional air carrier policies? And, if I could change your mind and get you out of the railways and into the air, could you give us one or two words of wisdom? I had not intended to . . .

Mr. McKenzie: You would not know anything about it, Jack.

Mr. Forrestall: . . . premise the comments with anything but I simply cite as our Chairman has just done, and that prompts me to make the observation that just as rail service between Ottawa and Montreal has deteriorated seriously, so has domestic main-line carrier service into the Atlantic area deteriorated very, very badly in recent months. What are we doing with respect to regional air carriers and, particularly, might there be developing a more positive attitude with respect to main-line regional air carrier service between Halifax and Montreal? Paralleling that, what might be the attitude of the Commission these days with respect to what we understand to be a long-standing desire on the part of Canadian Pacific Air to fly into the Atlantic region?

Mr. Benson: If I might relate my answer to the Atlantic region where, as you know, we have had hearings with regard to regional service . . .

Mr. Forrestall: This is implicit . . .

[*Interpretation*]

cela prend deux heures et 20 minutes quand on pourrait bien faire le trajet en une heure cinquante minutes, maximum.

Des voix: Bravo, bravo!

Le président: Voilà, j'ai ajouté mon grain de sel.

M. Benson: Nous étudierons certainement cette question. Ce sera jour de fête pour moi que celui où vous aurez le CN à la place du témoin et que vous commencerez à poser des questions sérieuses et serrées sur de tels problèmes.

Le président: Nous ne les manquerons pas.

M. Benson: . . . Au lieu de me les poser à moi. Nous faisons de notre mieux, mais, après tout, les députés et le Comité ont le droit de poser les questions à qui ils veulent, que les témoins soient du CN ou du CP, j'imagine.

Le président: De toute façon, je remercie les députés qui m'ont laissé ajouter mon grain de sel. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Ma première question concerne le budget supplémentaire. Monsieur le président, je suis heureux de voir le président et ses fonctionnaires devant nous pour quelque temps encore. Ma question concerne évidemment ces revenus dont ils ont besoin sans trop savoir pourquoi ils en ont besoin, ni d'où ils viennent. J'aimerais demander au président quel changement d'attitude fondamental a eu lieu depuis la dernière fois que nous avons eu l'honneur de le voir ici. Je crois que cela fait maintenant un peu plus d'un an, n'est-ce pas?

M. Benson: Non, non.

M. Forrestall: Presque.

M. Benson: Presque.

M. Forrestall: Quels changements fondamentaux ont eu lieu concernant vos politiques en matière de transporteurs aériens régionaux? Si je pouvais vous changer les idées et vous amener à planer un peu audessus des voies ferrées, en avion, pourriez-vous nous donner quelques sages et judicieux conseils? Je n'entendais pas . . .

M. McKenzie: Vous n'y connaîtriez rien, Jack.

M. Forrestall:. . .faire une belle préface à mon discours, mais je citerai simplement un exemple, comme notre président vient de le faire, ce qui m'amène à faire l'observation suivante: si le service ferroviaire entre Montréal et Ottawa s'est sérieusement dégradé, il en va de même pour le service de transport aérien dans la région de l'Atlantique. Que fait-on concernant les transporteurs aériens régionaux et, surtout, entend-on jamais adopter une attitude positive concernant le transport aérien entre Halifax et Montréal? De plus, que pense la Commission aujourd'hui de l'idée qu'entretient CP Air de desservir la région de l'Atlantique?

M. Benson: Si je puis me permettre de faire porter ma réponse sur la région de l'Atlantique, où comme vous le savez, nous avons eu des audiences en ce qui concerne le service régional . . .

M. Forrestall: C'est implicite . . .

[*Texte*]

Mr. Benson: . . . within the Atlantic Provinces: we had three applications; the decisions are at present being prepared and they will issue some time in early December. I do not like to promise an exact date.

Mr. Forrestall: We are fairly close then.

• 2120

Mr. Benson: With regard to those three applications, but with regard to the other matter that you raised, CPR has never made an application to the Commission to service the Atlantic Provinces. Eastern Pacific Airlines have made an application and that application is presently before the Commission for an additional direct flight Halifax-Montreal. That application is presently before the Commission, it is in the process of the notice time. As you know, there is a notice and a time for people to make objections and this sort of thing. That is presently where it sits.

Mr. Forrestall: Do you intend, with regard to that application, to go to public hearings or do you think the usual . . .

Mr. Benson: I think it really depends on what sort of opposition one gets to it. If you get opposition from major carriers going into the Maritimes such as CP Air, Air Canada . . .

Mr. Forrestall: You only have one.

Mr. Benson: Air Canada or CP Air might object to EPA's flying that route saying they want to fly it or something like that, but I just do not know that it is . . .

Mr. Forrestall: Is CP Air in a position, Mr. Chairman, to file an intervention inasmuch as they are not in effect a carrier east of Montreal?

Mr. Benson: I would have to leave it to the committee to rule whether such an intervention was warranted. They have not made an application, so . . .

Mr. Forrestall: Yes, I know that.

Mr. Benson: . . . there is some doubt as to their interest, but you know there is always the matter of feeder service and this sort of thing. People can tie into the things as they want to. You know, if you are flying two points you can say that it would hurt your feeder, people's feeding you. That is just a hypothesis. It is not a fact that they have filed an intervention. To my knowledge I do not think anyone has intervened at this point. I do not believe there has been any intervention at this point, but the period has not run out. I am not sure the notice has been published.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I welcome the Chairman's indication that we might have an early decision in respect of the three applications that were in front of us. I have one general question because I think sometimes we perhaps might fail to look for these areas. Can I ask you how your staff is? Are you up to strength? Is your Commission full? Are you suffering any disabilities as a result of lack of staff? How is your workload?

[*Interprétation*]

M. Benson: . . . à l'intérieur des provinces de l'Atlantique. Nous avons reçu trois demandes. Nous prenons actuellement la décision et la ferons connaître dès le début de décembre. Je ne veux pas promettre de date exacte.

M. Forrestall: Donc, ce ne sera pas long.

M. Benson: En ce qui concerne ces trois demandes et cette autre question que vous soulevez, le CP n'a jamais présenté de demande à la Commission afin d'assurer les services dans les provinces atlantiques. L'Eastern Pacific Airlines a présenté une demande, qui est actuellement à l'étude devant la Commission, d'un vol direct supplémentaire Halifax-Montréal. La demande peut faire l'objet de contestations de la part du public; nous en sommes là à l'heure actuelle.

M. Forrestall: Avez-vous, à cet égard, l'intention de tenir des audiences publiques ou croyez-vous que la méthode habituelle . . .

M. Benson: Cela dépendra de l'opposition à cette demande. Si ce sont des transporteurs importants qui s'y opposent comme par exemple CP Air, Air Canada, qui assurent les services dans les Maritimes . . .

M. Forrestall: Il y a seulement une seule compagnie.

M. Benson: Air Canada et CP Air pourraient s'opposer à ce que EPA desserve cette région et réclamer le service. Mais je ne sais pas où en sont les choses.

M. Forrestall: Est-ce que CP Air pourrait présenter des objections puisque cette compagnie ne dessert pas la région à l'est de Montréal?

M. Benson: Ce serait à la Commission de décider si leur intervention est justifiée ou non. La compagnie n'a pas fait de demande et, par conséquent,. . .

M. Forrestall: Oui, je sais.

M. Benson: . . . on se demande jusqu'à quel point ils s'intéressent à cette question. Évidemment la compagnie en question pourrait toujours alléguer qu'elle perdra les clients qui lui proviendraient normalement d'autres compagnies. Il ne s'agit que d'une hypothèse, car en fait nous n'avons pas reçu signe de vie de leur part jusqu'à présent. Cependant, la compagnie pourrait toujours le faire.

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis heureux d'apprendre par le président que nous pourrions bien avoir une décision rapide dans le cas de ces trois demandes. Je voudrais poser une question d'ordre général dans un domaine sur lequel on ne se penche pas souvent. Pourrais-je savoir quel est l'état de votre personnel? Votre effectif est-il complet? Avez-vous des problèmes à cause d'un manque de personnel? Quelle est votre charge de travail?

[*Text*]

Mr. Benson: The workload on the Commission is very heavy because of the things we have been asked to do in respect of rail passenger service, the rapeseed order in council, a great many things such as this which means that the load on the Commissioners is fairly heavy and on the staff of the Commission as well.

We have had two Commissioners appointed in the last year so we are short at the present time only one Commissioner.

Mr. Forrestall: Oh come on now!

Mr. Benson: Which is not bad, but against this there are a couple of retirements coming up where people are reaching 65, so there is a little bit of a problem there.

With regard to the staff on the Commission generally in the rural area we have had some difficulty recruiting staff that we wanted for the rural transport committee so that we will be under our authorized staff by some 55 people or so, but generally speaking we have been able to get staff. However, in specific areas where specific knowledge is required sometimes it is difficult to get them.

Mr. Forrestall: Thank you. I am sorry that you are so understaffed and I hope that you are able to bring your technical staff support side up to required strength because we all appreciate the enormous workload you have been under. If we can anticipate work that is going to be thrown at you in the next year or two, I think it will underscore the hope and desire that you can get your staff up to strength and that you have no undue delays in replacing members of your Commission, sir.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. McRae.

Mr. McRae: I would like to echo your concerns, Mr. Chairman, about speed and the length of time it takes on some rail services. I am told by a former engineer that it now takes five minutes longer to go from Sarnia to Toronto than it did on regular service in 1905. So we are making some headway.

• 2125

Mr. Chairman, through you to the President of the CTC, when you are dealing with rate increases with a company like Air Canada you must have some way of gauging what costs should be in terms of the average length of flight. For instance my understanding is that Air Canada has something in the order of half the length of flight on an average flight of CP Air. Do you follow things like this?

Mr. Benson: Oh, yes. We look at the cost per passenger mile as one of the things that you bear and cost per capacity passenger mile that you have. On charter flights, of course, if you have shorter hops the costs are higher because not only the take-off and landing costs but also the handling of passengers at both ends. So on shorter hops you do have higher rates.

Mr. McRae: This bothers me because if a carrier like Air Canada has a relatively short hop—and I think we are talking

[*Interpretation*]

M. Benson: Notre charge de travail est extrêmement lourde, nous devons étudier le service voyageur de chemins de fer, il y a eu un ordre en conseil concernant le colza, aussi les commissaires et tout le personnel sont extrêmement occupés.

Deux commissaires ont été nommés l'année passée, il n'en manque donc plus qu'un à l'heure actuelle.

M. Forrestall: Allons donc.

M. Benson: La situation ne serait donc pas si mauvaise si plusieurs personnes, arrivées à la limite d'âge de 65 ans, ne prenaient leur retraite. Nous avons donc des problèmes en ce domaine.

En ce qui concerne le personnel de la Commission nous avons eu assez de difficultés à recruter le personnel que nous voulions pour la Commission des transportts dans les régions rurales, et notre effectif de 55 n'est pas atteint. De façon générale, nous avons pu recruter le personnel bien que, dans certains domaines spécifiques où une compétence très spécialisée est nécessaire, nous avons eu certaines difficultés.

M. Forrestall: Merci. Je regrette que vous manquiez tellement de personnel et j'espère que vous aurez la possibilité de renforcer surtout votre personnel technique, car nous nous rendons compte de la tâche énorme que vous avez à accomplir. S'il était possible de prévoir le travail que vous auriez à accomplir au cours des deux prochaines années, vous pourriez très certainement obtenir le personnel voulu et remplacer les personnes qui prennent leur retraite.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall. Je donne la parole à M. McRae.

M. McRae: Pour faire écho à vos préoccupations concernant la vitesse et la rapidité de certains trains, un ancien mécanicien des chemins de fer m'a affirmé qu'il fallait à l'heure actuelle cinq minutes de plus pour aller de Sarnia à Toronto qu'en 1905 avec un train du service régulier. Ainsi nous faisons du progrès.

Monsieur le président, monsieur le président de la CTC, lorsque vous discutez d'augmentation de tarifs avec une compagnie comme Air Canada, vous devez avoir un moyen de déterminer ce que devraient être les coûts en proportion de la durée moyenne d'un vol. Par exemple, je crois comprendre que la durée des vols d'Air Canada est environ la moitié de la moyenne de ceux de CP Air. Est-ce que vous étudiez les choses de ce point de vue?

M. Benson: Oh, oui. Nous étudions les coûts par passager, par mille, ainsi que les coûts par passager par mille à pleine capacité. Pour les vols nolisés, si les atterrissages sont fréquents, les coûts augmentent puisque les atterrissages et les décollages sont coûteux de même que les mouvements de passagers au sol. Proportionnellement, les coûts sont plus élevés pour les vols courts.

M. McRae: C'est ennuyeux, car si un transporteur comme Air Canada a des vols relativement courts—on m'a dit qu'il

[*Texte*]

as I have been told—about 500, 550 miles as opposed to 1100 miles for CP and those figures may not be correct—they are in my memory and I believe they were given at a meeting here—how can you come up with the same rate for both airlines? For instance my understanding is that Ottawa to Montreal is a losing proposition.

Mr. Benson: Well, the same rates are the same rates between the same two points. It is not the same rates which they fly in other areas. For example, CP's rates flying to Northern British Columbia and the Yukon, are not comparable to Air Canada's rates because Air Canada is not flying in there. The rates between Vancouver and Toronto, for example, where they are both flying, they have the same rates. They have the opportunity of flying roughly the same way. You know, they can have non-stop flights between the two points if they want to, rather than have a stop.

Mr. McRae: My understanding is that in its longer flights say Toronto to Vancouver Air Canada has to subsidize the short-haul flights Toronto to Montreal or Ottawa to Toronto. I gather in the energy field the difference is just amazing, a factor of three or four times the amount of fuel that is used in short-haulf flights.

Mr. Benson: It is not always a very simple matter to allocate costs on airlines. If you take a rather short-haulf flight, the rate on that haul, that segment, you normally would load it to cover your handling costs and your additional uplift and landing costs. This you can do if you are only flying between the two points. If it is part of a longer flight which happens to stop to pick up additional passengers somewhere, then they might not be able to get quite the same allocation.

It is always in hearings that we have where people are talking about the cost of a particular line of an airline, a particular segment, say, flying Sudbury to Toronto or something like that, it is always in my mind—and I have some accounting experience there—a difficult matter to determine whether or not the allocation is fair. Now, over-all you will know whether they are making money or losing money. But when you start allocating costs including overhead and various other costs to specific segments or specific routes, it becomes very difficult. The airlines all do it, mind you, but I must say that personally I do not always agree with the way they do it.

Mr. McRae: Well, if as has been suggested here Air Canada is frightfully inefficient and there is the same rate schedule over the same routes, then I would assume that for the other carriers, CP particularly, it is a very profitable proposition. And yet I do not think their profit situation was much better than Air Canada's on a per-passenger-mile basis.

Mr. Benson: I have not indicated my feeling that Air Canada was inefficient. I think that was indicated by someone else.

The Chairman: Excuse me, Mr. McRae, for interrupting. I have cautioned other members on questions relating to air. We

[*Interprétation*]

s'agissait d'environ 500 à 550 milles par opposition à 1,100 milles pour CP; ces chiffres ne sont peut-être pas exacts, je m'en souviens de mémoire. je les ai entendu citer ici—comment les deux compagnies peuvent-elles avoir les mêmes tarifs? On m'a dit, par exemple, que le vol Ottawa-Montréal ne pouvait se faire qu'à perte.

M. Benson: Les mêmes tarifs sont toujours en vigueur entre deux points. Mais les tarifs ne sont pas les mêmes dans les différentes régions. Par exemple, les tarifs de CP à destination du nord de la Colombie-Britannique et du Yukon ne sont pas comparables aux tarifs d'Air Canada car Air Canada n'assure pas ce service. Les tarifs entre Vancouver et Toronto, par exemple, qui s'appliquent aux deux compagnies, sont les mêmes. Les deux itinéraires sont approximativement identiques. Comme vous le savez, ces compagnies peuvent choisir d'assurer un vol sans escale entre ces deux points si elles le désirent.

M. McRae: On me dit que les vols long-courriers d'Air Canada, par exemple, Toronto-Vancouver, subventionnent les vols courts, Toronto-Montréal, Ottawa-Toronto. Il paraît qu'en termes d'énergie, la différence est énorme; il faut trois ou quatre fois plus de carburant pour les vols courts.

M. Benson: Il n'est pas toujours facile de répartir les coûts. Prenez un vol relativement court; le tarif est normalement calculé pour couvrir les frais de manutention, de décollage et d'atterrissage. Mais cela n'est possible que lorsqu'il s'agit d'un vol entre deux points. Si ce vol se poursuit après que de nouveaux passagers soient montés à bord, il n'est pas toujours possible de répartir les coûts de la même façon.

Le problème apparaît toujours lorsque nous tenons des audiences; on nous parle des coûts d'une liaison ou d'une compagnie, d'un parcours particulier, par exemple, Sudbury-Toronto—c'est toujours l'exemple auquel je pense et j'ai une certaine expérience dans le domaine—il est toujours difficile de déterminer si la répartition est juste ou pas. En fin de compte, on finit toujours par s'apercevoir si une liaison est rentable ou non. Mais si l'on veut répartir les coûts, tenir compte des frais généraux et des coûts particuliers à un parcours donné, à un itinéraire donné, c'est très difficile. Remarquez que toutes les compagnies le font, mais personnellement, je ne suis pas toujours d'accord avec la façon dont elles procèdent.

M. McRae: Eh bien, si Air Canada manque aussi terriblement d'efficacité, si les mêmes tarifs s'appliquent aux mêmes parcours, je suppose que l'opération est particulièrement rentable pour les autres transporteurs et, en particulier, pour le CP. Pourtant, si l'on tient compte du facteur passager-mille, leur situation ne semble pas tellement plus brillante que celle d'Air Canada.

M. Benson: Je n'ai pas dit qu'Air Canada manquait d'efficacité. C'est quelqu'un d'autre qui l'a dit.

Le président: Excusez-moi, monsieur McRae, je vous interromps. J'ai déjà prévenu d'autres députés de ne pas poser des

[*Text*]

are on rail. We will have ample opportunity in this session to deal with air travel and the rates and the fares and all this, but I would appreciate it if you would . . .

• 2130

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I was proceeding immediately to rail.

I would like to know where we stand regarding—I was late arriving and it may be that this question was asked, but if it was I will just read the record, but if it has not been asked I would like to know where the hearings stand now regarding the two transcontinental trains and what comes next. We are waiting, I believe, for a report.

Mr. Benson: I have answered that question.

Mr. McRae: Okay, fine. And you have answered what comes next?

Mr. Benson: Yes.

Mr. McRae: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. Horner.

Mr. Horner: Yes. I would like to go back to Mr. Benson with regard to this $30 million that the CPR got. Apparently at the staff level there was discussion. Was there discussion as to which track the experiment should take place on? There was no discussion on it?

Mr. Benson: The discussion was after the government had decided in principle to move ahead with an experiment, as I understand it. Discussions took place at the staff level with our people with regard to the technical means of carrying it out.

Mr. Horner: The CPR informed me and anybody else who was around with me at the time that they would have much preferred to run that experiment on another track. They stated that the problem of passenger traffic in Canada—and you can correct me if you think this is wrong—is that we run passenger trains over a track that is basically laid out for freight, and therefore you have a lighter train with passengers and the curves are different and you cannot get up to the speeds that you can with a freight. Do you agree with that?

Mr. Benson: I think that is basically true. If you wanted to have very high speed passenger service in Canada between points you would have to do the same as is done in other countries, such as Japan, France and Britain, and dedicate your track to passenger service.

Mr. Forrestall: Even though they will not let us . . .

Mr. Benson: On which you can run freight trains.

Mr. Horner: The CPR said, Mr. Chairman, that they had a track between Ottawa and Montreal that was not being used for freight at all and they would very much like to have the Canadian government give them permission to run an experimental passenger service between Ottawa and Montreal, and they said if they were given anything like the amount of money that the government spent on STOL they could have provided very, very comparable service between Ottawa and Montreal. I

[*Interpretation*]

questions sur les transports aériens; nous en sommes aux chemins de fer. Nous aurons tout le temps, au cours de cette session, d'aborder les questions de transport aérien, de tarifs, etc., et je vous serais reconnaissant de . . .

M. McRae: Merci, monsieur le président. J'avais l'intention de passer immédiatement aux chemins de fer.

Je suis arrivé en retard et, si cette question a déjà été posée, je me contenterai de lire le procès-verbal; sinon, pouvez-vous me dire où en sont les audiences sur les deux trains transcontinentaux et ce qui va maintenant se passer. Nous attendons, je pense, la parution d'un rapport.

M. Benson: J'ai déjà répondu à cette question.

M. McRae: Parfait. Vous avez expliqué également ce qui allait se passer?

M. Benson: Oui.

M. McRae: O.K.

Le président: Merci, monsieur McRae. Monsieur Horner.

M. Horner: Oui, je voudrais revenir avec M. Benson sur ces 30 millions de dollars qui ont été versés au CPR. Apparemment, le personnel a discuté de la question de savoir sur quelle ligne l'expérience devait être faite? On n'en a pas discuté?

M. Benson: On en a discuté après que le gouvernement ait décidé en principe de procéder à une expérience. Le personnel a discuté avec nos responsables des moyens techniques à utiliser.

M. Horner: Le CP m'a dit, et je n'étais pas seul à ce moment-là, que la compagnie aurait préféré de beaucoup voir cette expérience menée sur une autre ligne. On m'a dit que le problème du trafic des passagers au Canada—reprenez-moi, si je me trompe—réside dans le fait que les trains de passagers empruntent des voies qui avaient été prévues pour le fret, si bien que les trains de passagers qui sont plus légers, ne peuvent atteindre dans les courbes les vitesses atteintes par les trains de marchandises. Êtes-vous d'accord?

M. Benson: Je pense que c'est exact. Pour que les trains de passagers atteignent, au Canada, des vitesses élevées, il faudrait, comme au Japon, en France et en Grande-Bretagne, réserver certaines voies aux passagers.

M. Forrestall: Alors que l'on ne nous laisse pas . . .

M. Benson: Qui peuvent servir également pour les trains de marchandises.

M. Horner: Monsieur le président, le CP prétend qu'il a une voie entre Ottawa et Montréal qui ne sert pas aux marchandises et qui serait idéale pour une expérience de service de passagers si le gouvernement canadien leur en donnait la permission. Ils disent que si on leur donnait une somme comparable à celle qui a été dépensée par le gouvernement pour l'ADAC, ils auraient pu assurer, entre Ottawa et Montréal, un service tout à fait comparable. Comparable en temps. Pensez-vous que cela ait été . . .

[*Texte*]

mean comparable with regard to time. So you think that that was . . .

Mr. Benson: All I can say in this regard is that at some time I recall that I did see an outline by CPR of what they could do with regard to a service between Ottawa and Montreal, but it was never submitted to the Commission for a decision or for . . .

Mr. Horner: I remember, Mr. Chairman, when the Commission was first set up, I have been around here so long. I remember then that it was going to be a bank of expertise. This was the dream of the former Chairman of the CTC when he was piloting the legislation through the House, that it was going to be a bank of expertise on rail, freight and air, the whole business. Does it not seem strange to you, Mr. Chairman, that the government would move ahead? It is a political decision, I agree. The first decision is to run an experiment on passenger traffic. That is a political decision when the government is clearly within its own prerogative to do so, but then do you not think they should go to their independent bank of expertise to ask where that experiment should be carried out and on what track it should be carried out?

Mr. Benson: I can merely answer on what did happen, Mr. Horner. I cannot speculate as to what the government should have done. It is not my job to tell them what they should have done. I think you are quite capable of doing that. Rather, I can only answer your questions in a positive manner.

Mr. Horner: All right. Let me proceed just a bit differently, then.

In carrying out your studies on passenger traffic—and we have had some complaints about passenger traffic having to pull over and wait for freights—what have been your findings in that regard? Is this a common occurrence which deeply delays the trains? I understand that the passenger train, the transcontinental passenger train, is given a priority of number three. That means that it will pull aside for westbound freight and pull aside for east-bound freight.

• 2135

Mr. Benson: I have privately from time to time accused the railways of doing this and they always deny very vociferously that their passenger trains are delayed.

Mr. Horner: You do not know then about the priority number three given the transcontinental passenger trains?

Mr. Benson: No, I do not. My staff indicate they do not believe it is true, but I really must say that I have raised . . .

Mr. Horner: You have just finished an extensive study on transcontinental passenger trains and you do not know whether it is given a priority rating of three or one or what?

Mr. Benson: This will be outlined in our decision.

[*Interprétation*]

M. Benson: Je me souviens avoir vu, il y a quelque temps, une étude du CPR sur ce qui pourrait être fait entre Ottawa et Montréal, mais cela n'a jamais été soumis à l'attention de la Commission ou . . .

M. Horner: Monsieur le président, je me souviens des débuts de la Commission; il y a longtemps que je suis dans les parages. A l'origine, ce devait être une banque d'experts. C'était du moins le rêve de l'ancien président de la CTC lorsqu'il faisait gravir les échelons de la Chambre au projet de loi; il voulait faire de cette Commission un banque d'experts sur les chemins de fer, le fret, le transport aérien, etc. Ne trouvez-vous pas étrange, monsieur le président, que le gouvernement ait décidé d'agir? Je sais bien qu'il s'agit d'une décision politique. Pour commencer, il s'agit de procéder à une expérience sur le trafic des passagers. Bien sûr, il s'agit d'une décision politique que le gouvernement est parfaitement en droit de prendre, mais ne pensez-vous pas qu'il devrait s'adresser à sa banque d'experts, lui demander où cette expérience devrait avoir lieu, sur quelle ligne?

M. Benson: Tout ce que je peux faire, monsieur Horner, c'est vous expliquer ce qui s'est passé. Je ne peux pas essayer de deviner ce que le gouvernement aurait dû faire. Il ne m'appartient pas de lui dire ce qu'il doit faire. Je crois que vous êtes parfaitement capable, vous-même. Je peux simplement répondre à vos questions de façon positive.

M. Horner: Très bien. Je vais changer de méthode.

Au cours de vos études sur le trafic des passagers, on s'est plaint que, sur certains parcours, des trains de passagers étaient relégués sur une voie de garage pour attendre le passage de marchandises. Qu'avez-vous découvert? Est-ce que cet incident est fréquent et retarde les trains? On me dit que le train de voyageurs, le Transcontinental en l'occurrence, est troisième dans l'échelle prioritaire. Cela veut dire qu'il fait place nette pour les trains de marchandises allant vers l'Ouest comme pour ceux qui vont vers l'Est.

M. Benson: J'ai parfois, en privé, accusé les compagnies de chemins de fer de procéder ainsi, mais elles ont toujours protesté vivement en niant que les trains de voyageurs étaient retardés.

Mr. Horner: Cela veut-il dire que vous n'êtes pas au courant qu'on réserve le troisième rang prioritaire au Transcontinental?

M. Benson: Non, je ne suis pas au courant. Mon personnel me dit qu'il ne croit pas qu'il en soit mais j'admets que j'ai déjà soulevé . . .

M. Horner: Mais vous venez de terminer de faire une étude sur le train de voyageurs transcontinental et vous ne savez pas quelle priorité on lui réserve, si c'est la troisième ou la première?

M. Benson: Mais cela fera partie de notre décision.

[*Text*]

Mr. Horner: I am astounded that you cannot answer that simple question.

Mr. Benson: Mr. Horner, it is not my job to second-guess the people who travelled across the country, the Commissioners, and had the hearings with respect to this particular matter.

Mr. Horner: Mr. Benson, I am not saying that you should say it should have priority number one or that you believe it should have priority number three. I am not saying that you should say that. I do not want you to second-guess this great Transportation Board that is somewhere down beneath you. What I want you to say is, what did you find? Is it given number three priority in Western Canada or is it given number one priority in Eastern Canada? I want to know what the facts are. That is all.

An hon. Member: We do not have one in Eastern Canada. We do not need a priority.

The Chairman: Mr. Benson.

Mr. Benson: Well, the evidence during the hearings—and you can read it as well as me, Mr. Horner, and I think you have.

Mr. Horner: I have not read it all. I am sorry.

Mr. Benson: They indicated that the passenger trains were given high priority, and I do not want to interpret their evidence. I would refer you to the summary of evidence and also to the transcript, which is available for you to look at. And based on the evidence that was given at those hearings, then we are going to come out, of course, with our preferred plan and then proceed.

Mr. Horner: I am disappointed in the answer. I have another question, Mr. Benson.

The Chairman: Please address the Chair, Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Chairman, I do not want to get off the track very far, but if you take a look at the airlines, there is a great deal of talk with regard to a couple of the regional airlines that there may be an amalgamation in the wind. Would they have to come before the CTC before they could . . .

Mr. Benson: Yes, they would. If one airline was going to purchase another airline, it would have to come to the CTC.

Mr. Horner: This is a regional.

Mr. Benson: Yes, if they were going to amalgamate, although in one case, as you know, an airline was purchased without people coming to the CTC, but that matter . . .

Mr. Horner: That was not an amalgamation.

Mr. Benson: No, no. That was a purchase, but any purchase of a transportation company, an airline or a railroad that is under the jurisdiction of the CTC has to be submitted to the CTC.

[*Interpretation*]

M. Horner: Je trouve renversant que vous ne puissiez pas répondre à une question aussi simple.

M. Benson: Monsieur Horner, mon rôle n'est pas d'essayer de vérifier le rapport des commissaires qui ont voyagé à travers le pays et tenu des audiences à ce sujet précisément.

M. Horner: Monsieur Benson, je ne dis pas qu'il vous faut déclarer que le Transcontinental devrait recevoir le premier rang ou le troisième rang dans l'échelle prioritaire. Je ne dis pas que c'est ce que vous devriez dire. Je ne veux pas non plus douter de la parole des membres de la Commission des transports qui sont sous vos ordres. Voilà ce que je dis: qu'avez-vous pu déterminer? Lui accorde-t-on la troisième priorité dans l'Ouest canadien alors qu'on lui donnerait la première priorité dans l'Est canadien? Je veux savoir quels sont les faits. Voilà tout.

Une voix: Il ne jouit pas de la première priorité dans l'Est car nous n'avons pas besoin d'une première priorité.

Le président: Monsieur Benson.

M. Benson: Les témoignages entendus au cours des audiences . . . vous savez lire tout aussi bien que moi, monsieur Horner, et je crois que vous avez lu les comptes rendus.

M. Horner: Je ne les ai pas tous lus. Excusez-moi.

M. Benson: On peut y lire que les trains de voyageurs reçoivent la plus haute priorité, mais je ne veux pas ici donner une interprétation des témoignages. Je vous demanderais de consulter le résumé des témoignages et également le procès-verbal qui est à votre disposition. C'est en se fondant sur les témoignages entendus lors des audiences que nous pourrons connaître la voie que nous choisirons avant de poursuivre.

M. Horner: Je suis déçu de la réponse que vous nous donnez. J'ai une autre question, monsieur Benson.

Le président: Monsieur Horner, s'il vous plaît, adressez vos questions au président.

M. Horner: Monsieur le président, je ne voudrais pas m'éloigner du sujet, mais lorsqu'on se penche sur le cas des compagnies aériennes, on constate qu'on parle beaucoup de quelques compagnies aériennes régionales et il y a des rumeurs de fusion. Faudrait-il que la Commission canadienne des transports soit consultée avant . . .

M. Benson: Oui. Si une compagnie aérienne voulait en acquérir une autre, il faudrait que la Commission canadienne des transports soit consultée.

M. Horner: Il s'agit de compagnies régionales.

M. Benson: Oui, s'il est question de fusion, quoiqu'il y ait eu un cas, comme vous le savez, où une compagnie aérienne a été achetée sans qu'on consulte la Commission canadienne des transports, mais . . .

M. Horner: Mais il ne s'agissait pas d'une fusion.

M. Benson: Non, non. Il s'agissait de l'achat d'une compagnie, mais quoi qu'il en soit, tout achat d'une compagnie de transport, qu'elle soit aérienne ou ferroviaire, relève de la Commission canadienne des transports et le cas doit lui être présenté.

[*Texte*]

The Chairman: Your last question, Mr. Horner.

Mr. Horner: Have all the regional airlines filed an ownership claim with the CTC as to who owns them?

Mr. Benson: We have the financial details, including the principal shareholders of all of the airlines. We may not have a list of all of the shareholders because some of them are public companies, as you know, but the principal shareholders, certainly the control. We know where the control is.

Mr. Horner: What would you say control was? You know where the control is. That is an interesting statement. What is control of a company, an airline company, for example?

Mr. Benson: Effective control. I am informed that the rule of thumb we use is something over 50 per cent.

Mr. Horner: Something over 50 per cent is effective control.

• 2140

Mr. Benson: Mind you, in lots of corporations you could have effective control below 50 per cent, but that is the rule of thumb that is used in the Air Transport Committee.

Mr. Horner: Yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Horner. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would like to clarify a point that Mr. Benson raised when we had our exchange earlier. He mentioned that I did not come to the air fare increases. I would like to clarify that. I was with a Parliamentary tour in the Mediterranean and I received no notification or had no knowledge of this meeting, but I would like to point out that I was also in consultation with your Department in regard to a piggyback terminal going into Winnipeg and crossings, and so forth, and your Department certainly kept me fully informed of the meetings and I was kept right up to date by phone call and letters, but I certainly had no knowledge of this hearing. Did any other groups appear at the hearings in regard to the air fare increases?

Mr. Benson: I believe the Consumer Association of Canada was one group that appeared. I do not have a list of all the people who appeared at that particular hearing.

Mr. McKenzie: I see. I would like to make one other comment in regard . . .

Mr. Benson: Representatives from several provinces came also.

Mr. McKenzie: Several provinces?

Mr. Benson: Yes.

[*Interprétation*]

Le président: Monsieur Horner, ce sera votre dernière question.

M. Horner: Est-ce que toutes les compagnies aériennes régionales ont fait connaître à la Commission canadienne des transports la liste de leurs actionnaires?

M. Benson: Nous connaissons la situation financière, y compris quels sont les principaux actionnaires de toutes les compagnies aériennes. Il se peut que la liste des actionnaires soit incomplète car certaines d'entre elles sont des sociétés anonymes, comme vous le savez; mais les principaux actionnaires, ceux qui ont le contrôle de la compagnie, nous les connaissons. Nous savons qui contrôle une compagnie.

M. Horner: Qu'entendez-vous par contrôle? Vous dites que vous savez où se trouve le contrôle. C'est très intéressant. Qu'entendez-vous par contrôle d'une compagnie aérienne, par exemple?

M. Benson: Je songeais au contrôle réel. On me dit que d'habitude il s'agit de ceux qui possèdent 50 p. 100 ou plus des actions.

M. Horner: Selon vous, une majorité des actions constitue un contrôle réel.

M. Benson: Il est vrai que, pour beaucoup de sociétés, le contrôle réel peut parfois être exercé par ceux qui possèdent moins de 50 p. 100 des actions mais, en règle générale, c'est le critère qu'utilise notre comité des transports aériens.

M. Horner: Oui.

Le président: Merci, monsieur Horner. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. J'aimerais ici éclaircir trois points soulevés par M. Benson tout à l'heure. Il a dit que je n'étais pas venu aux audiences sur l'augmentation des tarifs aériens. J'aimerais apporter une correction. J'accompagnais les parlementaires dans les pays méditerranéens et on ne m'a pas prévenu que cette réunion allait avoir lieu; je ne le savais donc pas mais j'aimerais cependant signaler qu'en même temps j'étais en rapport constant avec votre ministère au sujet d'une gare de triage pour wagons plats à Winnipeg et que, à ce sujet-là, j'étais toujours bien informé de la tenue des réunions et je recevais mes renseignements soit par lettre ou par téléphone, ce qui n'était pas le cas lors de cette audience. Est-ce qu'on a entendu le témoignage d'autres groupes lors des audiences sur l'augmentation des tarifs aériens?

M. Benson: Je crois que l'Association canadienne des consommateurs figure parmi les groupes qui sont venus témoigner. Je n'ai pas la liste de tous ceux qui sont venus à cette audience en particulier.

M. McKenzie: Je vois. J'aimerais faire une autre remarque au sujet . . .

M. Benson: Plusieurs gouvernements provinciaux ont également fait des démarches.

M. McKenzie: Plusieurs provinces?

M. Benson: Oui.

[*Text*]

Mr. McKenzie: I would like to make one further comment on Mr. McRae's remarks about profit and loss in regard to Air Canada and CP Air. Air Canada is accountable to no one. Nobody knows what is going on there, and I would suggest you read this report of the Independent Review Committee and I would suggest you also read the Estey Reports, and they will tell you how Air Canada is run, Mr. McRae. It is an absolute disgrace.

That is all I have, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Mr. Chairman, I will be very brief because I realize there is a disposition to complete these proceedings. Perhaps through you, Mr. Chairman, I could ask Mr. Benson to supply me with some detailed information about two or three topics and just leave it with him on that basis. I have been hearing and reading reports that modernization of the Canadian railway passenger system is so bad that it is unquestionably the worst in the western industrialized nations. I was wondering if at some time during your convenience, through you Mr. Chairman, you might send any data to either refute or substantiate these allegations to me.

Another thing that has been causing concern and again has received some publicity is the allegedly poor security precautions and arrangements that are being made by the railways. There have been reports of alarming losses because of theft, pilferage and breakage. I was wondering, as well, through you, Mr. Chairman, if I might have some statistics on that? I also wonder if I might get an answer on this. Is the Commission concerned about the apparent drastic reduction in CN police and security personnel on railways?

Mr. Benson: I would be pleased to answer these questions when I get the statistics and provide a written answer through the Chairman to you.

Mr. McRae: On a point of order.

The Chairman: Mr. McRae on a point of order.

Mr. McRae: Mr. Chairman, could I have the same answer on the CN, please? I particularly . . .

An hon. Member: We all get provided . . .

Mr. Benson: We will provide the answer to the Chairman which will be made available to everyone.

Mr. McRae: Right.

The Chairman: Mr. MacKay.

Mr. MacKay: Finally, I would like to say, Mr. Chairman, that I would like to endorse Mr. Benson's assertion that he usually answers his correspondence. I found him very helpful recently when I asked his assistance on certain problems in my constituency with respect to the removal of a servocentre, and I would only make the representation that he continue to keep an eye on the situation in view of the fact that the CN promised that it was a good and forward step for that heavy industrialized area where the servocentre was formerly operated and that the transposition of the servocentre to the Truro

[*Interpretation*]

M. McKenzie: J'aimerais reprendre les remarques de M. McRae sur les profits et pertes d'Air Canada et de la CP Air. La société Air Canada n'est comptable à personne. Personne ne sait ce qui s'y passe et je vous conseille de lire le rapport du comité indépendant de révision en même temps que les rapports Estey qui vous renseigneront sur la façon dont Air Canada est dirigée. C'est un véritable scandale.

Monsieur le président, j'ai terminé. Merci.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur MacKay.

M. MacKay: Monsieur le président, je serai bref car je me rends compte qu'on a l'intention d'en finir ave ces discussions. J'aimerais demander à M. Benson de nous donner des renseignements sur deux ou trois sujets mais il pourra me fournir les réponses plus tard. J'ai lu des rapports et j'ai entendu dire qu'au Canada, la modernisation du système de transport ferroviaire des passagers était si mauvaise que c'était indubitablement la pire parmi les nations industrialisées de l'Ouest. Je me demandais si vous pourriez, quand vous en aurez l'occasion, par l'intermédiaire de notre président, m'envoyer des données qui puissent confirmer ou informer ces allégations.

Autre chose me préoccupe. On a fait beaucoup de publicité sur le fait que les mesures sécuritaires seraient insuffisantes dans le cas des chemins de fer. On a fait des rapports sur des pertes causées soit par le vol, le maraudage ou le vandalisme. Pourrait-on me fournir des statistiques à ce sujet? D'autre part, j'aimerais savoir si la Commission se préoccupe de la baisse sensible que l'on constate au sein de l'effectif policier et du personnel de sécurité du CN, chargés de surveiller les chemins de fer.

M. Benson: Je me ferai un plaisir de répondre à ces questions lorsque j'aurai obtenu les statistiques à l'appui et je vous enverrai une réponse écrite par le biais du président du Comité.

M. McRae: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur McRae, un rappel au Règlement.

M. McRae: Monsieur le président, pourrais-je obtenir la même réponse également? Je m'intéresse particulièrement . . .

Une voix: Mais on nous la transmettra à tous . . .

M. Benson: C'est au président du Comité que j'enverrai les réponses et il vous les transmettra.

M. McRae: Très bien.

Le président: Monsieur MacKay.

M. MacKay: En terminant, j'aimerais dire, monsieur le président, que je puis témoigner de l'affirmation de M. Benson qui dit répondre habituellement aux lettres qu'on lui envoie. Récemment, il m'a été d'une aide précieuse lorsque je lui ai fait part de certains problèmes qui surgissaient dans ma circonscription au sujet de la suppression d'un servocentre et j'aimerais tout simplement lui demander de continuer de surveiller la situation surtout parce que le CN assure que le déplacement d'un servocentre à partir d'une région très industrialisée vers la région de Truro, à partir de Stellarton donc,

[*Texte*]

area from the Stellarton area, and vice versa, with the freight handling facilities was a good and constructive step for the industry and for the people in the area. I would ask him to monitor this very closely, and if it does not turn out the way that the CN predicted and the way the CTC hoped, that he would do his best to reverse the situation. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. MacKay. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I wanted to ask about the hearings recently completed by the Canadian Transport Committee on the transcontinental passenger trains, but before I ask my question I would like to tell Mr. Benson what I have already said in writing to Mr. Jones, that it was the best bunch of hearings I have ever attended. The conduct of the Committee in terms of . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, excuse me. Mr. Horner is leaving. It is just to inform the Committee members that we had possibly scheduled a meeting for tomorrow morning, but that meeting will be cancelled.

Mr. Benjamin: Hurrah!

The Chairman: Mr. Benjamin.

• 2145

Mr. Benjamin: I just want to let Mr. Benson know, in a more public way, that the Commission, Mr. Jones, Mr. Woodard and Mr. Laborde are appreciated in the way they conducted themselves with the sympathetic and helpful manner in which they dealt with witnesses. Sometimes they even had to step on some officers who tried to brow-beat witnesses. These was a marked improvement over hearings that were held a few years back and I hope he will convey the thanks, of a lot of people, for the excellent manner in which those hearings were conducted.

Mr. Chairman, there were something like 195 briefs presented, during those hearings, and the overwhelming majority asked that both transcontinental trains be kept and improved in many aspects and many of those also asked that additional service be provided, to attract people away from automobiles, buses and planes. I am wondering, Mr. Chairman, if Mr. Benson, and his colleagues, feel in any way constrained by the directive issued by the Minister calling for these hearings? In my opinion, the directive was worded to try to get the kind of report the Minister wants.

I am wondering if the Commission feels any constraints by that directive or do they feel free to make recommendations or at least express opinions. Will they feel free?

Mr. Benson: Well . . .

Mr. Benjamin: Will they go beyond the Minister's directive?

[*Interprétation*]

constitue une mesure progressive pour l'industrie comme pour la population de la région. J'aimerais lui demander de bien surveiller la situation afin que, si l'évolution des événements n'est pas ce qu'a prédit le CN ni ce qu'a espéré la Commission canadienne des transports, on puisse faire le nécessaire pour revenir en arrière. Merci.

Le président: Merci, monsieur MacKay. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voulais vous poser des questions sur les audiences qui se sont terminées récemment et qui portaient sur les trains de voyageurs du service transcontinental. Avant de poser ma question cependant, j'aimerais dire à M. Benson que j'ai déjà écrit à M. Jones pour le féliciter de la bonne tenue de ces audiences qui sont les plus efficaces auxquelles j'ai jamais assisté. La conduite du Comité du point de vue . . .

Le président: Monsieur Benjamin, excusez-moi. M. Horner quitte la salle. Je voudrais tout simplement dire aux membres du Comité que nous avions prévu une réunion pour demain mais qu'elle est maintenant annulée.

M. Benjamin: Très bien.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je voudrais dire à M. Benson, en public, que les membres de la Commission, MM. Jones, Woodard et Laborde, méritent des félicitations quant à la façon dont ils ont mené les audiences, tout en étant utiles et compatissants à l'égard des témoins. Parfois, ils devaient rappeler à l'ordre certains agents qui essayaient d'intimider les témoins. Cette série d'audiences présente une amélioration nette par rapport à celle qui s'est tenue, il y a quelques années, et j'espère que M. Benson voudra bien leur transmettre des remerciements de la part de beaucoup de gens qui expriment leur gratitude quant à l'excellente façon dont ils ont mené ces audiences.

Monsieur le président, on a présenté environ 195 mémoires, au cours de ces audiences, et la plus grande majorité d'entre eux réclamaient le maintien des deux services transcontinentaux de même que des améliorations à ces services; par ailleurs plusieurs mémoires réclamaient des services supplémentaires afin d'encourager les gens à délaisser l'automobile, l'autobus et l'avion au profit du train. Monsieur le président, je me demande si M. Benson et ses collègues se sentent restreints par la directive que le ministre a formulée quant il a ordonné la tenue de ces audiences. A mon avis, cette directive était libellée de façon à susciter le genre de rapport que le ministre voulait bien recevoir.

Je me demande si la Commission sent que cette directive constitue pour elle un carcan ou si elle sent qu'elle est libre de faire les recommandations qu'elle veut ou du moins d'exprimer une libre opinion. La Commission se sentira-t-elle libre?

M. Benson: Eh bien . . .

M. Benjamin: La Commission dépassera-t-elle les directives formulées par le ministre?

[*Text*]

Mr. Benson: Well, I certainly feel that the Commission has never been restricted in any way in expressing its opinions. It was given specific terms of reference and we will live to those terms of reference but that does not restrict the Commission in expressing its opinions. However, I really do not want to comment on the decision that the Commissioners, who so ably carried out the hearings, Chairman Jones and Commissioners Laborde and Woodard, are going to make. It would be unfair for me to comment on that.

Mr. Benjamin: You probably answered this but have you any idea when they intend to submit their report?

Mr. Benson: I did not tie myself down to that. I know that they are working very hard on it . . .

Mr. Benjamin: Roughly . . .

Mr. Benson: I might be back here in another four or five weeks and I might be able to say I really would not like to. It is being done with all due dispatch and they will get it out just as quickly as they can.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if I might move to the Estimates and the $63.3 million. The breakdown, as I understand it, of $32.3 million of that will be to complete the subsidies for the operation of branch lines. I understand the Commission staff completed a pretty intensive branch-line inspection program. They developed an inventory of the branch lines' physical assets for subsidy verification purposes and something like 12,000 miles of track were inspected. I am wondering, in light of that inspection, first would that inventory be available to the public or to members of this Committee if they wished to have it and, secondly, in the payment of those subsidies what verification is there that certain amounts of maintenance and updating is carried out on receipt of those subsidies?

Mr. Benson: First of all, the Commission tries to make sure that certain maintenance is done to handle the traffic on a particular branch line. Now, I understand that that is not a definite answer, but you know it requires an entirely different amount of maintenance if you are running one train every three weeks or four trains a year over a branch line. The amount of maintenance that needs to be done is quite different than if you are running more frequently.

With regard to the branch-line inspection program, and the data that has been accumulated there, whether or not we can easily make it available to the public or to the Committee, will require some thinking. I just do not know the volume involved and you know, how much would be the costs involved in doing this or, indeed, whether or not we might have it available for inspection in our offices rather than to try to have it printed. One of the things I do not like to get into is printing a lot of things that are never used.

• 2150

Mr. Benjamin: Yes. If one wanted to look at, for example, a particular branch line, you would want to come in . . .

Mr. Benson: Then I would have to, yes. I would have to see if my people think it is all right to do this. I would like to get their opinion first.

[*Interpretation*]

M. Benson: Jamais la Commission ne s'est sentie restreinte dans l'expression de ses opinions. Elle a reçu un mandat précis qu'elle respectera à la lettre mais il ne restreint pas les membres de la Commission dans l'expression de leurs opinions. Néanmoins, je ne veux pas ici faire de remarque sur la décision des commissaires qui ont si bien mené ces audiences, le président Jones et les commissaires Laborde et Woodard. Il serait injuste de ma part de préjuger de leur décision.

M. Benjamin: On vous a peut-être déjà posé la question mais j'aimerais savoir quand les commissaires prévoient présenter leur rapport?

M. Benson: Rien n'est encore fixé. Je sais qu'ils y travaillent très dur . . .

M. Benjamin: Mais vers quelle date?

M. Benson: Je reviendrai peut-être ici d'ici quatre ou cinq semaines et j'aurai l'occasion alors de vous donner plus de précisions. Je ne voudrais pas devoir me prononcer dès maintenant. Je sais qu'on y travaille avec diligence et que les commissaires présenteront leur rapport aussi rapidement que possible.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais revenir au budget et aux 63.3 millions de dollars. De ce montant, 32.3 millions de dollars serviront à des subventions pour l'exploitation de voies de service. Je sais que le personnel de la Commission vient de terminer un programme d'inspection des voies de service. On a fait l'inventaire des voies de service, du matériel, afin de voir où les subventions étaient nécessaires, et ceci, sur un réseau d'environ 12,000 milles. A l'issue de cette inspection, je me demandais tout d'abord si on rendrait public l'inventaire ainsi fait ou si les membres du Comité y auraient accès et, d'autre part, je me demandais quelle vérification on effectuait lors du paiement des subventions afin de s'assurer qu'un certain entretien et une certaine amélioration du matériel étaient effectués à la suite de l'optention de ces subventions.

M. Benson: Tout d'abord, la Commission essaie de s'assurer que l'entretien de ces voies de service suffit au volume de trafic qui leur correspond. Cela ne peut pas constituer une réponse définitive mais vous savez très bien que l'entretien n'est pas le même si un train emprunte une voie toutes les trois semaines ou si quatre trains par année parcourent la même voie. Selon la fréquence d'utilisation, les besoins d'entretien augmentent.

Pour ce qui est du programme d'inspection des voies de service et des données qui en sont ressorties, je ne sais pas si l'on pourra les transmettre au public ou aux membres de ce comité et j'aimerais réfléchir à cela. Je ne sais pas de quel volume il s'agit et ce que cela signifie du point de vue coût, et je me demande si on ne pourrait pas vous transmettre ces renseignements à chacun d'entre vous plutôt que de les faire imprimer. Je n'aime pas multiplier sans raison le volume des imprimés qui ne servent à rien.

M. Benjamin: Oui. Si quelqu'un s'intéressait plus particulièrement à une voie de service, vous voudriez que . . .

M. Benson: Il faudrait que je fasse cela, oui. Il faudrait que je vois ce que mon personnel en pense. Je voudrais connaître leur opinion d'abord sur le bien-fondé de la demande.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: In the operations of a branch line, as you mentioned, where a railway might want a train once a week or there is no train for three or four weeks, do they secure permission or authority from the Commission or do they have to, because they have no scheduled train service and they run what are called extra trains—the more trains they run, obviously the subsidy I presume would be higher. Is that correct?

Mr. Benson: Well, yes, the costs are submitted on each branch line and they are audited by us. The traffic carried over the branch line, the revenue received from the branch line is all provided to the Commission and is audited by us before we pay the loss on the branch line.

Mr. Benjamin: I see. We get in a tangle here as between the Canadian Wheat Board, the elevator companies, the railway, the CTC and so forth. With the constraints of the budget that CTC has, is there a tendency to agree to a branch line, no train three months, six months?

Mr. Benson: Oh, no. No.

Mr. Benjamin: Because it lessens the subsidy.

Mr. Benson: No. We try not to operate the railroads. That is not our job. We are concerned with safety on the railroads, we are concerned with keeping losses as low as possible, but we generally do not indicate to the railroads, you should not run over that branch line because it is costing too much money. But we publish how much is lost on each one of these . . .

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Benson: . . . and those figures are public and available.

Mr. Benjamin: What about some reasonable equity of service? I appreciate you cannot run the same number of trains over each branch line but you have one line on which no train operates for three months; another line, 20 or 30 miles away. Surely this is some kind of rank discrimination against producers and what not along the line where no train operates for three months at a time. Does the Commission not feel some obligation here?

Mr. Benson: Yes. Well, I am informed that if we are talking about hauling wheat, sometimes it is on agreement with the Wheat Board as to where, how often they will service some particular elevators and so on.

I would like to look into it in more detail, Mr. Benjamin, but that is the information I have.

Mr. Benjamin: I am told that the Wheat Board reluctantly agrees because the railroads say, we are pooling crews and we are pooling locomotive power and it is convenient for us. It is damned inconvenient for the grain companies and the grain producers and sometimes for the Wheat Board. But the Wheat

[*Interprétation*]

M. Benjamin: Lorsque l'exploitation d'une voie de service sert à une compagnie de chemins de fer, une fois par semaine, ou lorsqu'il n'y a un train que toutes les trois ou quatre semaines, faut-il demander la permission ou l'autorisation à la Commission parce qu'il n'y a pas de service ferroviaire et qu'on a recours à des trains supplémentaires . . . Je suppose que plus il y a de trains, plus la subvention est élevée. N'est-ce pas?

M. Benson: Oui, les coûts sont calculés pour chaque voie de service et nous en faisons la vérification. Nous évaluons le trafic qui emprunte la voie de service, les revenus tirés d'une voie de service et la Commission vérifie les faits avant de verser une compensation pour la perte subie au cours de l'exploitation de cette voie de service.

M. Benjamin: Je vois. Il y a là tout un méli-mélo entre la Commission canadienne du blé, les compagnies d'entreposage du blé, les compagnies ferroviaires, la Commission canadienne des transports, etc. Avec les restrictions budgétaires imposées à la Commission canadienne des transports, est-ce qu'on a encore tendance à approuver l'exploitation d'une voie de service si elle ne sert que tous les trois ou six mois?

M. Benson: Oh, non.

M. Benjamin: Parce que cela diminuerait la subvention.

M. Benson: Non. Nous essayons de ne pas nous occuper du fonctionnement des voies ferrées. Ce n'est pas notre travail. Nous nous occupons de la sécurité des voies ferrées et de maintenir les pertes au plus bas niveau possible et, en général, nous faisons savoir aux compagnies de chemins de fer qu'elles ne devraient pas exploiter une telle voie de service à cause du coût trop élevé de l'entretien. Mais nous publions quand même le montant de la perte sur chaque voie ferrée.

M. Benjamin: Oui.

M. Benson: Et ces chiffres sont rendus publics et à la disposition de tous.

M. Benjamin: Que pensez-vous d'une certaine répartition raisonnable du service? Je sais qu'on ne peut pas utiliser chaque voie de service dans la même mesure, mais il existe des voies de service où un train circule tous les trois mois alors qu'il y en a une autre parallèle, 20 ou 30 milles plus loin. Je sais que cela constitue une sorte de discrimination contre les producteurs, là où il y a un train tous les trois mois. Ne croyez-vous pas que vous avez une certaine obligation à leur égard?

M. Benson: Oui. On me dit que lorsqu'il s'agit de transporter du blé, parfois cela se fait à la suite d'accords avec la Commission canadienne du blé quant aux lieux et à la fréquence du service offerts à certains élévateurs.

J'aimerais revoir toute cette situation en détail avant de vous fournir d'autres renseignements; c'est tout ce que je sais pour l'instant, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: On me dit que la Commission canadienne des transports ne donne son accord qu'avec réticence parce que les compagnies de chemins de fer lui font savoir qu'on fait un amalgame pour les équipages, pour l'énergie dépensée pour la locomotive et que cela est accommodant pour eux. Ce sont les

[*Text*]

Board really has not much choice. Does the Commission feel any obligation here to intervene or to say to the railroads what they should do?

Mr. Benson: I think I would have to look into this, Mr. Benjamin. Really, you are getting into an area which I had not anticipated and I would be very pleased to look into it and I will provide you with information. I just do not have it.

Mr. Benjamin: One final subject, Mr. Chairman, and this is local in my own riding, the realigned relocation program in the City of Regina. Mr. Benson may be aware, and his officials, that there are some, I being one of them, who are claiming that the program means the throwing out of the baby with the bath water. There is no objection to the removal of the rail yards to the outskirts and making quite a few acres available for downtown redevelopment, but we are insisting that the main line track be retained so that there will be passenger train service going through the centre of town using the downtown railway station; so that the same mistake will not be made as was made in Saskatoon and as I understand is being made in Quebec City, in light of the experience in cities in Europe and other parts of the world with downtown transportation and communication centres using their railway stations for bus, train, airport limousines, taxis, city transit and so forth. Has the Commission looked into this? Are they going to express any views on it? Are they going to have to make any decisions yet on this?

Mr. Benson: Our position is, with respect to Regina, as I recall of the last time I was briefed on what is going on, that it is moving through the stages whereby the city has to first of all make some kind of agreement on what they want to have done. Then the province has to agree; then the Ministry of Transport has to agree and the Department of Urban Affairs has to agree. Then, we look at the financial feasibility. We are in consultation with people as it moves along. Then we have to hold hearings, which was determined by Parliament when the bill was passed. It is a long way from that stage at the present time, as I am told.

Mr. Benjamin: Does the Commission have any studies or criteria on this rail line relocation, which is going on in a lot of places and will go on in more places in the country, in terms of looking down the road 20 or 30 years and at the costs now and what they might be later on? Let me illustrate. In the case of Saskatoon, the city there had to go in a very red-faced manner when they appeared before the Rail Transport Committee and asked in their brief now, eight years later, if CNR could use the downtown CPR station. Surely the Commission must have some views on this.

[*Interpretation*]

compagnies céréalières qui en souffrent et les producteurs de céréales et, parfois même, c'est la Commission canadienne du blé elle-même. Elle n'a vraiment pas le choix. La Commission se sent-elle obligée d'intervenir ici et de dire aux compagnies de chemins de fer quoi faire?

M. Benson: Monsieur Benjamin, j'aimerais revoir toute cette situation. Vous touchez là à un secteur dont je ne m'attendais pas à parler et je me ferai un plaisir de revoir toute la situation et de vous donner des renseignements plus précis. Pour l'instant, c'est tout ce que je peux vous dire.

M. Benjamin: En terminant, monsieur le président, et je touche ici à une question qui intéresse ma propre circonscription, j'aimerais parler du programme qui vise à déplacer la gare à Regina. M. Benson sait peut-être tout comme certains des membres de son personnel, que d'aucuns, et moi le premier, prétendent que ce programme entraînera le sacrifice de l'essentiel. Je ne vois pas d'inconvénient au déplacement des gares de triage vers la banlieue de la ville, ce qui permettrait une autre utilisation pour les terrains ainsi libérés, au centre de la ville, mais nous insistons pour que la voie principale soit maintenue afin qu'un service voyageur puisse se poursuivre amenant ainsi les passagers au centre-ville et utilisant ainsi la gare de chemins de fer du centre-ville. Nous ne voudrions pas voir la même erreur qu'à Saskatoon se répéter, comme ce fut le cas à Québec également, et nous voudrions qu'on imite un peu ce qui se fait dans les villes d'Europe et ailleurs dans le monde où des centres de transport et de communications du centre-ville utilisent ces anciennes gares de chemins de fer pour les autobus, les trains, les limousines conduisant à l'aéroport, les taxis et le transport urbain. Est-ce que la Commission s'est penchée sur cette question? Les membres de la Commission se prononceront-ils sur la question? Prendra-t-on une décision à cet égard?

M. Benson: Dans le cas de Regina, d'après ce qu'on m'a dit, la dernière fois où l'on m'a renseigné, c'est maintenant à la municipalité qu'on laisse le soin tout d'abord de s'entendre sur ce qu'elle veut. Ensuite, le gouvernement provincial se prononcera et, après, le ministère des Transports et le ministère des Affaires urbaines. C'est ensuite qu'on examinera quelles seront les conséquences financières. Tout au long de ce processus, on nous tiendra au courant. Ensuite, on tiendra des audiences et c'est le Parlement qui en a décidé ainsi en adoptant le bill. Nous sommes encore loin de ce stade final d'après ce qu'on me dit.

M. Benjamin: Est-ce que la Commission a effectué certaines études ou applique-t-elle certains critères lorsqu'il s'agit de déplacer une ligne de chemin de fer, car cela s'est déjà fait en plusieurs endroits au pays et se fera encore d'ici 20 ou 30 ans? A-t-on évalué les coûts actuels et ce qu'ils seront dans les années à venir? Je vous donne un exemple. Dans le cas de Saskatoon, la ville, très gênée, a témoigné devant le Comité des transports par chemins de fer et a demandé, huit ans après, si le CN ne pourrait pas se servir de l'ancienne gare du CP au centre-ville. La Commission doit certainement avoir certaines idées à ce sujet.

[*Texte*]

• 2155

Mr. Benson: The situation is different in every city where a relocation is being contemplated. We limit our role to answering questions of the people who are going to make the development, indicating to them what we think with respect to safety and this sort of thing. The economics have to be agreed upon by the city first of all, by the province, by the Ministry of Transport and the Ministry of Urban Affairs. We simply act as consultants along the path.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in closing, I will urge Mr. Benson and his colleagues to watch over some of the very short-sighted attempts by various and sundry particularly municipal bodies so that the costs now of making provision for what those cities will need will be much less than if they have to redo the job 20 or 30 years from now. The experience of European cities and even a few now in North America has been devastating because they took everything out, and now they have to try to put some back.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Very quickly, Mr. Chairman, can the Chairman give the Committee some indication of what the attitude—if it is premature, that is understandable—what the attitude of the Commission will be with respect to, and God forbid it happens, the implementation of C-19, with respect to Section 15 of that particular bill dealing with the deletion of Section 272 of the Railway Act in connection with the so-called at and East rates? It is a loss of some $11 million, plus $4 or $5 million in job opportunities and direct work and what not.

I am not asking you to comment on that. I am asking you, if you can, to make some observation or comment on what the attitude of the Commission would be with respect to inordinate applications for tariff hikes and freight.

Mr. Benson: Generally if the rates are changed—this is a matter of government. We administer it. We do not provide the funds, and it is a bill which has passed.

Mr. Forrestall: The government does not set the rates either. The railway does, and you are responsible for them.

Mr. Benson: Yes. That is right.

Mr. Forrestall: Will you have a positive attitude with respect to the users, the captive users particularly?

Mr. Benson: The captive users, of course, have the right of appeal under Section 23. That is the only way we get into the freight rate business.

Mr. Forrestall: Are you concerned about this question?

Mr. Benson: I must say that we generally are concerned about freight rates, but also on the other side one has to look at the economic welfare of the country and the viability of the railroads in the long run. So you know, it is a matter you have to weigh. But as far as the discontinuance is concerned, I

[*Interprétation*]

M. Benson: La situation est différente dans chaque ville. Notre rôle se limite à répondre aux questions des gens qui s'occupent de l'aménagement et nous leur disons tout simplement ce que nous pensons des aspects sécuritaires et autres choses du genre. C'est à la ville, à la province, au ministère des Transports et au ministère des Affaires urbaines de poser et résoudre le problème économique. Nous n'agissons qu'à titre d'experts-conseils en certains domaines.

M. Benjamin: Monsieur le président, en conclusion, j'implore M. Benson et ses collègues de suivre de très près ce que font certaines municipalités plutôt myopes de façon à ce que ces dernières n'aient pas à payer, dans 20 ou 30 ans d'ici, pour des erreurs bêtes qu'elles auraient commises aujourd'hui. Certaines villes européennes et nord-américaines ont vécu des jours traumatisants parce que, après avoir tout arraché, elles doivent maintenant reconstruire ce qui existait a l'origine.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Très brièvement, monsieur le président, le président pourrait-il dire au Comité quelle sera l'attitude, c'est peut-être prématuré, on le comprendra, quelle sera l'attitude de la Commission concernant, et Dieu nous en préserve, la mise en vigueur du Bill C-19 surtout en ce qui a trait à l'article 15 de ce bill précis qui traite de l'abrogation de l'article 272 de la Loi sur les chemins de fer en ce qui concerne les tarifs dits de l'Est? Cela signifie une perte de quelque 11 millions de dollars, plus quatre ou cinq millions de dollars de plus en pertes d'emplois, chômage et tout le reste.

Je ne vous demande pas votre opinion à ce sujet. Je vous demande tout simplement si vous pouvez faire quelques observations concernant ce que pourrait être l'attitude de la Commission si on lui proposait des augmentations trop importantes de tarifs ou de taux.

M. Benson: C'est au gouvernement de décider des augmentations de tarifs ou de taux. Nous ne sommes que des administrateurs. Les fonds ne viennent pas de nous, et le projet de loi a été adopté.

M. Forrestall: Le gouvernement ne fixe pas les taux non plus. C'est la société de chemins de fer qui le fait et c'est vous qui en êtes le responsable.

M. Benson: Oui. C'est exact.

M. Forrestall: Aurez-vous donc une attitude positive pour les usagers, surtout pour ceux qui n'ont pas d'alternative?

M. Benson: Ceux qui n'ont pas d'alternative ont droit d'appel en vertu de l'article 23. C'est tout ce que nous avons à voir, d'ailleurs, avec le transport de marchandises.

M. Forrestall: Cette question vous préoccupe-t-elle tant soit peu?

M. Benson: Je dois dire que la question des taux de transport de marchandises nous préoccupe mais qu'on ne doit pas oublier l'autre côté de la médaille, c'est-à-dire la santé économique du pays et la rentabilité des chemins de fer à long terme. On doit donc y penser sérieusement. Cependant, en ce

[*Text*]

cannot comment on it. If the government has made that decision, the government makes the decision.

Mr. Forrestall: I was not asking you to comment on that at all. I was asking you rather to comment on the more positive attitude about inordinate . . .

Mr. Benson: The changes in freight rates, of course, if they take place—the only way they get to us is if somebody appeals through Section 23 of the National Transportation Act. We do not have power to set rates.

Mr. Forrestall: And the government would never appeal.

Mr. Benson: It would not be the government. I could be . . .

An hon. Member: You can bet on that.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. On behalf of the members of the Committee I would like to thank Mr. Benson and the members of his support staff for appearing before us this evening.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interpretation*]

qui concerne l'abolition de services, je n'ai rien à dire. Si le gouvernement en a décidé ainsi, il en a décidé ainsi.

M. Forrestall: Je ne vous demandais pas votre opinion à ce sujet. Je vous demandais plutôt de nous dire quelque chose à propos d'une attitude plus positive concernant les augmentations épouvantables . . .

M. Benson: S'il y a des changements de taux pour le transport des marchandises—la seule raison qui nous autorise à nous en saisir, c'est que quelqu'un fasse appel en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. Ce n'est pas à nous de fixer les taux.

M. Forrestall: Et le gouvernement ne ferait jamais appel?

M. Benson: Ce n'est pas au gouvernement de le faire. Ce pourrait être . . .

Une voix: Vous pouvez compter là-dessus.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Au nom de tous les membres du Comité, j'aimerais remercier M. Benson et ses fonctionnaires d'être venus ici ce soir.

La séance est ajournée jusqu'à nouvelle convocation du président.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

The Honourable E. J. Benson, President; and

Mr. G. H. Cooper, Executive Director, Railway Transport Committee.

De la Commission canadienne des transports:

L'honorable E. J. Benson, président; et

M. G. H. Cooper, directeur exécutif, Comité du transport ferroviaire.

CA1 XC 27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Tuesday, November 30, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 2

Le mardi 30 novembre 1976

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B) 1976-77 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B) 1976-1977 sous la rubrique TRANSPORTS

LIBRARY JAN 1 - 1977 UNIVERSITY OF TORONTO

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang, Ministre des Transports

LIBRARY JAN 10 1977 UNIVERSITY OF TORONTO

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirtieth Parliament, 1976

Deuxième session de la trentième législature, 1976

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Brisco
Cadieu
Douglas
(*Bruce-Grey*)
Fortin
Guay (*Lévis*)
Harquail
Horner
Huntington

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Loiselle
(*Saint-Henri*)
McCain
McIsaac
McKenzie
McRae
Pearsall
Poulin
Roy (*Laval*)
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Monday, November 29, 1976:

Mr. Guay (*Lévis*) replaced Mr. Caron

On Tuesday, November 30, 1976:

Mr. Masniuk replaced Mr. Brisco
Mr. Condon replaced Mr. McIsaac
Mr. Baker (*Gander-Twillingate*) replaced Mr. Harquail
Mr. Forrestall replaced Mr. Huntington

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le lundi 29 novembre 1976:

M. Guay (*Lévis*) remplace M. Caron

Le mardi 30 novembre 1976:

M. Masniuk remplace M. Brisco
M. Condon remplace M. McIsaac
M. Baker (*Gander-Twillingate*) remplace M. Harquail
M. Forrestall remplace M. Huntington

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 30, 1976
(3)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:12 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Horner, Loiselle (*Saint-Henri*), Masniuk, McCain, McKenzie, McRae, Roy (*Laval*) and Whittaker.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Witness: From the Department of Transport: Mr. S. D. Cameron, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, November 10, 1976 relating to Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1977. (*See Minutes of Proceedings for Thursday, November 28, 1976*).

The Chairman called Votes 51b, 107b and L108b under Transport.

The Minister made an opening statement.

He and the witness answered questions.

At 10:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 30 NOVEMBRE 1976
(3)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 12, sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Horner, Loiselle (*Saint-Henri*), Masniuk, McCain, McKenzie, McRae, Roy (*Laval*) et Whittaker.

Comparaît: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Témoin: Du ministère des Transports: M. S. D. Cameron, Administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 10 novembre 1976, portant sur le Budget supplémentaire (B), pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977. (*Voir procès-verbal du jeudi 28 novembre 1976*).

Le président met en délibération les crédits 51b, 107b et L108b, sous la rubrique Transports.

Le Ministre fait une déclaration préliminaire.

Le Ministre et le témoin répondent aux questions.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, November 30, 1976

• 2013

[*Text*]

The Chairman: We have the necessary quorum to hear evidence. For the information of the Committee members, the Minister was supposed to be with us this evening and Thursday, but unfortunately on Thursday there is a Cabinet meeting and he will not be able to be with us.

We will resume consideration of the supplementary estimates (B) under Transport for the fiscal year ending March 31, 1977. I will call Vote 51b, Surface Transportation, and Votes 107b and L108b for the Northern Transportation Company Limited.

TRANSPORT

A—Department—Surface Transport Program

Vote 51b—Surface Transportation—Payment to Alberta, in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council, in respect of the maintenance of the domestic oil price—$20,000,000

I—Northern Transportation Company Limited

Vote 107b—Payment to the Northern Transportation Company Limited to defray the excess of costs over revenues of the 1976 Keewatin Resupply operation—$600,000

Vote L108b—To authorize the conversion in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council, of outstanding loans and advances made from time to time to the Northern Transportation Company Limited to finance the acquisition of capital assets or for working capital, in the aggregate principal amount of $24,900,000 to no par value common share capital of the Company—$1

We have the honour of having with us this evening the Honourable Otto E. Lang, the Minister of Transport. Along with Mr. Lang we have Mr. S. D. Cameron, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; and Mr. D. Burnett, Vice-President—Finance, Northern Transportation Company Limited.

Mr. Lang, do you have any brief statement that you would like to make before we go ahead with the questions and answers?

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): Perhaps, Mr. Chairman, I will simply refer to the three items which are before us in the supplementary estimates.

The additional $600,000 for the Keewatin resupply deficit arises out of a commitment at the WEOC Conference in connection with the movement of goods through Churchill, and in order to increase the purchasing in the western provinces for northern shipping. The attempt here, because of the shipping cost problems involved, has been to allow the goods to be shipped at essentially Montreal equivalent

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 30 novembre 1976

[*Interpretation*]

Le président: Nous avons le quorum nécessaire pour écouter les témoins. Je signale aux membres du comité que le ministre était censé être des nôtres ce soir, ainsi que jeudi, mais que malheureusement jeudi, en raison d'une réunion du Cabinet, il ne pourra pas être parmi nous.

Nous reprenons l'étude du budget supplémentaire (B) sous la rubrique «Transports» pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977. Nous traiterons du Crédit 51b, Transports de surface et des crédits 107b et 108b, portant sur la Société des Transports du Nord Limitée.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 51b—Transports de surface—Paiement à l'Alberta, selon les conditions approuvées par le gouverneur en conseil, relativement au maintien du prix du pétrole canadien—$20,000,000

I—Société des Transports du Nord Limitée

Crédit 107b—Paiement à la Société des Transports du Nord Limitée en vue de rembourser l'excédent des dépenses sur les recettes de la mission de ravitaillement du district de Keewatin . . . —$600,000

Crédit L108b—Pour autoriser la conversion, selon les conditions approuvées par le gouverneur en conseil, des prêts et avances en souffrance faits de temps en temps à la Société des Transports du Nord Limitée pour le financement de l'acquisition d'actifs immobilisés ou pour le fonds de roulement, représentant un montant principal de $24,900,000 en capital-actions ordinaires sans valeur au pair de la société—$1

Nous avons l'honneur d'avoir parmi nous ce soir l'honorable Otto Lang, ministre des Transports. M. Lang est accompagné de M. S. D. Cameron, administrateur, Administration canadienne des transports de surface; et de M. D. Burnett, vice-président—Finances, Société des transports du Nord Limitée.

Monsieur Lang, avez-vous une brève déclaration à faire avant que nous ne passions aux questions et réponses.

Hon. Otto E. Lang (Ministre des Transports): Peut-être, monsieur le président, pourrais-je simplement traiter des trois postes qui nous intéressent ce soir dans le Budget supplémentaire.

La nécessité d'une somme supplémentaire de $600,000 pour combler le déficit de la mission de ravitaillement du district de Keewatin résulte d'un engagement que nous avons pris lors de la WEOC (Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest), au sujet du passage des marchandises par Churchill, afin d'augmenter dans les provinces de l'Ouest les achats destinés au Nord. En raison des

[*Texte*]

costs and rates. For this reason, a covering of the deficit has occurred in the estimates since that time. In this particular case, with additional product being moved an additional amount is required to keep the rate at that Montreal competitive level.

The $1 item contained in these estimates is a realignment of the Northern Transportation Company Limited's debt and equity position. The investments which were made in the expansion of northern transportation facilities created a significant debt position—a debt, of course, to the government—and it is really better and more logical to treat that as an equity item. That is what is being done here, although not uniquely, in the sense that it is the kind of thing we are doing with a variety of other transportation and governmental entities to get a better relationship between debt and equity in our operations.

The large item here involved is $20 million in relation to the Province of Alberta, and that is to cover the transportation component in 1976-77 which Alberta will be spending on items of an agreed upon nature. It is essentially money arising out of the oil price agreement entered into in March of 1974. There is a larger amount over a period of time to go to Alberta for energy research; however, that of course will not come through these estimates but through another item. We anticipate that this $20 million will be followed in subsequent years by two additional amounts of $14 million each to deal with a transportation component in a total which was $145 million.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Just before we proceed, I believe it has been agreed that we will have the meeting on Thursday, and we will just continue the estimates with the departmental officials if the Committee is agreeable.

Mr. Horner.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman. I was interested in the Minister's statement. I was amazed at how long it was and how little it explained.

Setting that remark aside, Mr. Chairman, I would like to deal with surface transportation, and my first question is to the Minister. Would he agree with this quick summation: the number of people arriving at any given airport really determines the amount of use of car rentals that will take place?

Mr. Lang: There is a fairly direct relationship.

Mr. Horner: There is a fairly direct relationship; all right. Then it could be assumed, and I am talking averages, that no matter what car rental booths are in the airport terminal the total amount of revenue derived by the government will

[*Interprétation*]

problèmes créés par les coûts d'expédition, nous avons voulu que les marchandises soient si possible expédiées à des prix et des taux sensiblement égaux à ceux de Montréal. C'est pourquoi il y a un déficit budgétaire qu'il nous faut couvrir. Dans ce cas précis, la quantité de produits transportés ayant augmenté, il nous faut une somme supplémentaire pour maintenir le taux à un niveau qui soit concurrentiel par rapport à celui de Montréal.

Le poste de $1 compris dans ces prévisions budgétaires porte sur une correction de la situation de la Société de transport du Nord limitée quant à sa dette et à son capital-actions. Les placements consacrés à l'agrandissement des installations de la société ont entraîné une dette considérable due, bien sûr, au gouvernement, et il vaut mieux, du point de vue de la logique, considérer cela comme un capital-actions. C'est ce que nous faisons ici, bien que nous ne nous en tenions pas à cela, dans la mesure où ces dispositions s'appliqueront éventuellement à divers autres organismes de transport ou organismes gouvernementaux en vue d'établir un meilleur équilibre entre la dette et le capital-actions dans le cadre de leur fonctionnement.

Le poste important dont nous traitons ici porte sur une somme de 20 millions de dollars qui concerne la province de l'Alberta et est destinée à payer certaines des dépenses de transport de l'Alberta pour 1976-1977, qui seront engagées en vue de l'obtention d'articles et de services convenus. Cela découle essentiellement de l'accord sur le prix du pétrole conclu en mars 1974. Il y a une somme plus important répartie sur une certaine période qui sera remise à l'Alberta en vue de la recherche en matière d'énergie; toutefois, nous ne traitons pas de ceci dans ces prévisions budgétaires; nous en parlerons dans un autre budget. Nous prévoyons de compléter ces 20 millions de dollars, au cours des années suivantes, par deux sommes supplémentaires de 14 millions de dollars chacune, en vue de permettre l'établissement d'un système de transport dont le coût total sera de 145 millions de dollars.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Avant de commencer, je signale qu'il a été convenu que la réunion de jeudi aura lieu, et que nous continuerons d'étudier le budget avec les hauts fonctionnaires du mininistère, si le comité le veut bien.

Monsieur Horner.

M. Horner: Merci, monsieur le président. J'ai trouvé la déclaration du ministre intéressante. Je suis étonné de sa longueur et du peu d'explications qu'elle contient.

Ceci dit, monsieur le président, j'aimerais traiter des transports de surface; j'adresse donc ma première question au ministre. Admet-il que c'est le nombre de voyageurs arrivant dans un aéroport qui détermine le nombre de voitures qui seront louées.

M. Lang: Il y a un rapport assez direct entre les deux.

M. Horner: Il y a un rapport assez direct entre les deux; très bien. On peut donc supposer, si l'on parle en terme de moyennes, que quels que soient le nombre de kiosques de location dans l'aéroport, le total des recettes obtenues par

[*Text*]

really be determined by the number of passengers the airplanes bring into the airport.

Mr. Lang: That depends on the arrangement the government has with the car rental people in the airports.

Mr. Horner: But is that a good rule of thumb, as we would say?

Mr. Lang: You would have to further elaborate because there are about four or five different qualifications I would have to make on it to understand it.

Mr. Horner: Let us assume the . . .

Mr. Lang: Why do you not say what you mean?

• 2020

Mr. Horner: I agree to some extent that you are quite right, Mr. Minister; that it depends. Probably 25 per cent or better. The car rental people are tourists coming into Canada and more inclined to use their home affiliates. By that I mean I suppose they are American companies and an American tourist is probably inclined to use the American car rental companies because of the credit cards he may have in his wallet or pocketbook. Would that be correct?

Mr. Lang: I do not have those figures here nor do I have the officials with me who are knowledgeable about that because those items really are not on the agenda.

Mr. Horner: I am taking the first answer to mean that I am relatively on board, Mr. Minister.

Mr. Lang: You were with your first answer. I am not sure that you are so relatively on board after that. But if you just take . . .

Mr. Horner: But I am trying to explain your first answer. I have been asking the questions; you have been answering. I am trying to suggest to you, sir, that the people arriving at the airports really determine the number of cars that will be rented.

Mr. Lang: I said in my first answer that it has a fairly direct relationship.

Mr. Horner: A fairly direct relationship. The next direct relationship with regard to the maximizing of the Canadian government's money received from the car rentals, I suppose, bearing in mind your first answer, would be the percentage charged by the car rental people.

Mr. Lang: There is another complication because your first question was very general, that the number of people arriving would have a fairly direct relationship to the number of cars rented. You seem to be getting at the next sub question which is: from whom would they rent them?

Mr. Horner: No, no. I am trying to make the Government of Canada money. That is my main purpose, Mr. Minister. I

[*Interpretation*]

le gouvernement dépendra en fait du nombre de voyageurs amenés dans cet aéroport.

M. Lang: Cela dépend des accords conclus entre le gouvernement et les entreprises de location de voitures qui se trouvent dans les aéroports.

M. Horner: Pensez-vous toutefois que cette règle soit valable en général?

M. Lang: Il faudrait que vous précisiez votre pensée étant donné que pour la bien comprendre, il faudrait y apporter 4 ou 5 précisions.

M. Horner: Supposons donc . . .

M. Lang: Pourquoi ne dites-vous pas ce que vous voulez dire?

M. Horner: J'admets dans une certaine mesure que vous avez bien raison, monsieur le ministre; cela dépend. Cela touche peut-être 25 p. 100, ou plus. Les personnes qui louent des voitures sont des touristes qui entrent au Canada et qui sont plus enclins à se servir de leurs compagnies nationales. J'entends par là qu'il y a des compagnies américaines et qu'un touriste américain est probablement porté à se servir de ces compagnies en raison des cartes de crédit qu'il traîne dans son portefeuille. Cela est-il correct?

M. Lang: Je n'ai pas les chiffres ici, ni non plus les fonctionnaires qui connaissent la situation, étant donné que ces questions ne sont pas vraiment à l'ordre du jour.

M. Horner: Je déduis, de votre première réponse, monsieur le ministre, que je suis quand même sur le bon chemin.

M. Lang: Vous l'étiez pour ce qui est de la première réponse. Je ne suis pas certain que vous le soyez ensuite. Mais si vous prenez simplement . . .

M. Horner: J'essaie seulement d'expliquer votre première réponse. Je vous ai posé des questions; vous m'avez répondu. Je pense, monsieur, que le nombre de voitures louées est fonction du nombre de voyageurs arrivant à un aéroport.

M. Lang: Je vous ai dit, dans ma première réponse, qu'il y a en effet un rapport assez direct entre les deux.

M. Horner: Un rapport assez direct. Le rapport direct subséquent visant l'exploitation optimale par le gouvernement canadien des recettes provenant de la location de voitures, compte tenu de votre première réponse, serait le pourcentage exigé par les entreprises de location de voitures.

M. Lang: Votre première question était d'ordre très général et portait sur le rapport assez direct entre le nombre de voyageurs arrivant à un aéroport et le nombre de voitures louées. Vous semblez vouloir poser une question complémentaire, à savoir: auprès de quelles compagnies les voyageurs louent-ils leurs voitures?

M. Horner: Non, non. J'essaie d'accroître les recettes du gouvernement canadien. Voilà mon objectif principal, mon-

[*Texte*]

am not working for any car rental agency. I am trying to make the government money in my first question, Mr. Minister.

Mr. Lang: That is the point I was making, really, that it would be a question of whether the people from whom they rented their cars had a relationship that financially benefited the government.

Mr. Horner: I tried to draw the relationship out of your answer to my second question, that perhaps 25 per cent of the car rental business is derived from tourism from the United States, and perhaps those people might be inclined to go to American companies. I tried to acknowledge that factor, but you did not seem to accept it.

Mr. Lang: I am sorry. You start with a few "perhapses". I can agree with all kinds of "perhapses" but I do not have the figures.

Mr. Horner: Mr. Minister, could I help you with the figures? I happen to have them.

Mr. Lang: Fine.

Mr. Horner: We are trying to maximize revenue for the Canadian Ministry of Transport—the MOT—which you are trying to spend their money on. I could tell you how but I will not. I suggest to you and the Committee that 25 per cent of the people who rent cars at Canadian airports are American tourists and they are inclined to use American credit cards. The total number of people using car rentals though, is determined by the total number of people arriving at airports. You and I will agree there. You do not know about this 25 per cent figure, so I am always glad to enlighten you.

Mr. Lang: And I say, fairly direct, yes.

Mr. Horner: If that figure is out, I will gladly reduce it or increase it by 5 per cent. All I am saying is that it is a ballpark figure, Mr. Minister. The total revenue arrived at by the government would be determined by the total number of people and the percentage charged.

Now, Mr. Minister, you have in your acceptance of the tenders included Avis. I suggest that Avis is an American company and you allowed it to be in the open tenders along with Hertz and Budget. I suggest that if Avis had been taken out, that Hertz was prepared to pay 11 per cent, that Budget was prepared to pay 10.54 per cent, that Avis was only prepared to pay 10 per cent. So those American tourists would have been inclined to go for another American car rental agency because of the credit cards in their pocket books, and they would have been forced to pay a higher percentage to the Canadian government. So the Canadian government would have made more money from the American tourists if Avis had been ruled out.

I am looking at the tender sheet, Mr. Minister. I am quoting the figures given to me by your department, not by anybody else. If Tilden had been allowed in, it would have

[*Interprétation*]

sieur le ministre. Je ne travaille pour aucune entreprise de location de voitures. J'essaie d'augmenter les recettes du gouvernement, et c'est pourquoi j'ai posé ma première question, monsieur le ministre.

M. Lang: C'est essentiellement ce que je disais; il s'agit de savoir si les compagnies auprès desquelles les voyageurs louent des voitures ont pris des dispositions avantageant financièrement le gouvernement.

M. Horner: Lorsque vous avez répondu à ma deuxième question, j'ai conclu que peut-être 25 p. 100 des locations de voitures sont effectuées par des touristes américains plutôt portés à se servir des compagnies américaines. J'ai essayé de préciser ce point, mais vous n'avez pas semblé en convenir.

M. Lang: Je regrette. Vous parsemez vos phrases de «peut-être». Je peux convenir de bien des suppositions, mais je ne dispose pas des chiffres.

M. Horner: Monsieur le ministre, puis-je vous présenter les chiffres? Il se trouve que j'en ai.

M. Lang: Très bien.

M. Horner: Nous essayons d'augmenter au maximum les recettes du ministère canadien des Transports, dont vous essayez de dépenser l'argent, je ne vous dirai pas comment. Je pense que 25 p. 100 des locations de voitures dans les aéroports canadiens sont le fait de touristes américains enclins à se servir de cartes de crédit américaines. Toutefois le nombre total de personnes louant des voitures est fonction du nombre total de voyageurs arrivant aux aéroports. Vous et moi sommes d'accord à ce sujet. Vous n'êtes pas au courant de ce pourcentage de 25 p. 100; je suis donc toujours heureux de vous éclairer.

M. Lang: Eh bien! assez directement, je vous dis: oui.

M. Horner: Si ce chiffre n'est pas tout à fait correct, je le corrigerai volontiers de 5 p. 100 en plus ou moins. C'est un pourcentage approximatif, monsieur le ministre. Les recettes totales du gouvernement sont donc fonction du nombre total de voyageurs et du pourcentage obtenu.

Monsieur le ministre, parmi les devis acceptés, vous avez inclus celui de Avis. Avis est une entreprise américaine, et vous lui avez permis de vous faire des offres, au même titre que Hertz et Budget. Hertz était disposée à nous payer 11 p. 100, Budget était disposée à nous payer 10.54 p. 100, alors que Avis n'était disposée à nous payer que 10 p. 100. Si l'on avait donc refusé à Avis l'accès aux aéroports, les touristes américains qui ont recours aux services des compagnies américaines à cause des cartes de crédit qu'ils traînent avec eux, auraient donc choisi une autre compagnie américaine et auraient versé au gouvernement canadien un pourcentage plus élevé du prix de location. Donc le gouvernement canadien aurait augmenté ses recettes provenant des touristes américains si on avait refusé à Avis l'accès aux aéroports.

J'ai devant moi la feuille indiquant les offres que vous avez reçues, monsieur le ministre. Je cite donc des chiffres que m'a fournis votre propre ministère, et personne d'autre.

[*Text*]

paid 10 per cent to the federal government, the same percentage Avis had to pay. So by leaving Avis in you, in fact, decreased the amount of money that the federal government would have collected from its open counters, from its open counters. We will deal with the other counters later on. Do you agree with that synopsis?

• 2025

Mr. Lang: No, I do not.

Mr. Horner: Why do you not?

Mr. Lang: In simple terms, because I do not believe Avis would have simply gone out of the business.

Mr. Horner: Oh, I did not say Avis would go out of the business. I would have said if the tenders had been accepted in the manner of the highest bidder preferred, Avis would have been out of the business. I am using the . . .

Mr. Lang: Oh, no. I am saying they would not have gone out of business.

Mr. Horner: They would have been out of the business of the nine major airports, not out of the business completely, no.

Mr. Lang: They would not have been out of the business at the airports; they would have been off the airport.

Mr. Horner: That is right.

Mr. Lang: As I understand it, in the United States a number of operators off the airport manage very well to capture a good deal of the traffic, and that would have been their challenge.

Mr. Horner: That would have been their challenge.

Mr. Lang: Yes. And they would have done a good job.

Mr. Horner: But at Mirabel you would not have got a nickel out of the off-airport business, but you would have got quite a bit from the airport business.

Mr. Lang: But you see, in your kind of analysis you are trying to assume that a little bit extra from the stuff that stayed on the airport allows us . . .

Mr. Horner: I am just accepting your answer, Mr. Minister.

Mr. Lang: . . . allows us to forget entirely . . .

Mr. Horner: I am just accepting your answer to my first question, the only question you answered.

Mr. Lang: But if you will go back now and look at my seventh comment, you will find that I had said very truthfully . . .

Mr. Horner: Seventh comment!

Mr. Lang: In answer to your question, do you agree that of the number of people who arrive, a certain proportion of those tend to take cars and therefore there is a relationship between those who arrive and those who take cars, I said

[*Interpretation*]

Si l'on avait accordé à Tilden l'accès à l'aéroport, cette compagnie aurait versé 10 p. 100 de ses recettes au gouvernement fédéral, c'est-à-dire autant que Avis. Donc, en fait, en acceptant Avis, vous avez diminué le montant que le gouvernement fédéral aurait recueilli auprès des comptoirs ouverts, je dis bien des comptoirs ouverts. Nous traiterons des autres comptoirs plus tard. Acceptez-vous cette vue d'ensemble?

M. Lang: Non, pas du tout.

M. Horner: Pourquoi pas?

M. Lang: Simplement, parce que je ne crois pas que nous aurions réussi à mener Avis à abandonner la partie.

M. Horner: Oh, je n'ai jamais dit que Avis abandonnerait la partie. Je dis que, si l'on avait accordé la préférence au plus offrant, Avis n'aurait pu faire affaires. Je me sers de . . .

M. Lang: Non. Elle n'aurait pas abandonné la partie.

M. Horner: Elle n'aurait pu faire affaires dans les 9 principaux aéroports; bien sûr, cela ne veut pas dire qu'elle aurait abandonné entièrement la partie.

M. Lang: Elle aurait pu faire affaires dans les aéroports sans être l'aéroport même.

M. Horner: C'est exact.

M. Lang: Si je comprends bien, aux États-Unis, un bon nombre de compagnies de location de voitures se débrouillent très bien, sans être présentes dans les aéroports, pour s'attirer des clients; Avis aurait eu à relever ce défi.

M. Horner: Elle aurait eu à relever ce défi.

M. Lang: Oui. Et elle se serait très bien débrouillée.

M. Horner: Toutefois, à Mirabel, elle n'aurait absolument rien tiré de la location de voitures en dehors de l'aéroport; mais elle en obtient beaucoup dans l'aéroport même.

M. Lang: Voyez-vous, d'après votre analyse, vous supposez que le léger supplément découlant des locations effectuées à l'aéroport nous permet . . .

M. Horner: Je prends simplement votre réponse pour acquise, monsieur le ministre.

M. Lang: . . . nous permet de faire entièrement abstraction . . .

M. Horner: Je tiens simplement votre réponse à ma première question pour acquise; c'est la seule question à laquelle vous ayez répondu.

M. Lang: Mais revenons en arrière et étudiez ma septième observation; vous vous apercevrez que j'avais dit, très sincèrement . . .

M. Horner: Septième observation!

M. Lang: Vous m'aviez demandé si j'admettais que les voyageurs arrivant à un aéroport ont en partie tendance à louer des voitures et qu'il existe donc un rapport entre le nombre d'arrivants et le nombre de voitures louées; je vous

[*Texte*]

there was a second question, from whom they take their cars . . .

Mr. Horner: Right.

Mr. Lang: . . . because the Ministry of Transport only gets income if the cars are taken from car rental operators who have a relationship with the government, and that means on-airport. If it is an off-airport operator who offers the car and there are many ways in business that that can be arranged; there are some examples, an outstanding one is at Miami—then the business is captured off-airport and we lose all the money on that business.

Mr. Horner: On Avis, but not all the money from the American tourists.

Mr. Lang: No, but all the money that is captured off-airport.

Mr. Horner: I would just like to ask you one further line of questioning. It seems as though the Minister is his stubborn self tonight.

With regard to domestic, you issued a statement that the whole concept of car rentals was to Canadianize the car rental business. I have the statement here, if you would like me to quote it to you. I am not going to bother unless you want me to.

If Tilden had been accepted as an open bidder—and it was the third highest open bidder, I might point out to you, Mr. Minister . . .

Mr. Lang: And I might say it was not. Well, it was third, but . . .

Mr. Horner: It was the third highest open bidder in the package bid.—then Holiday would have been allowed in on five or better of the domestic bids, and Holiday's percentage was 12.5 per cent and 13 per cent, using Ottawa as an example here as to the one place they did bid, which was far higher than Tilden's in the domestic at a flat 10 per cent. So you would have had a higher percentage rate consistently throughout the domestic and the open counters. If Tilden had been accepted as an open bidder, Avis would have been the loser but, according to you, not too much the loser. According to you, not too much the loser.

Mr. Lang: I did not say that.

Mr. Horner: I suggest to you that the Canadian government was the loser in the way in which, financially, and from a Canadian point of view, they accepted those tenders.

Mr. Lang: I do not agree with that at all. For one thing, you are ignoring entirely the guarantees. Incidentally, you insist on being your usual self, which means that every time you refer to any words of mine, either written in front of you or that I have spoken, you distort them. And I fail to . . .

[*Interprétation*]

ai répondu qu'il fallait en plus se demander auprès de qui ces voitures seraient louées.

M. Horner: Parfaitement.

M. Lang: En effet, le ministère des Transports n'obtient des recettes que si les voitures sont louées auprès de compagnies de location de voitures ayant des liens avec le gouvernement, c'est-à-dire des compagnies qui se trouvent dans l'aéroport. Si les voitures sont louées auprès de compagnies qui ne sont pas dans l'aéroport, et il y a bien des moyens d'organiser cela,—l'aéroport de Miami en fournit une preuve extraordinaire—nous perdons tout l'argent que nous aurions pu en retirer.

M. Horner: Oui, pour Avis, mais pas tout l'argent provenant de touristes américains.

M. Lang: Non, mais tout l'argent versé en dehors de l'aéroport.

M. Horner: J'aimerais simplement vous poser des questions sur un autre sujet. Il semble que le ministre soit plutôt entêté ce soir.

Pour ce qui est des questions nationales, vous avez dit dans une déclaration que vous visiez essentiellement la canadanisation de l'industrie de la location de voitures. J'ai cette déclaration ici, au cas où vous me demanderiez de la citer textuellement. Autrement, je n'en prendrai pas la peine.

Si l'on avait accepté l'offre de Tilden, offre qui se classe troisième, j'aimerais vous le signaler, monsieur le ministre . . .

M. Lang: Et j'aimerais vous signaler que non. Bien sûr, elle était troisième, mais . . .

M. Horner: Elle se rangeait troisième parmi les offres d'ensemble. Ensuite, Holiday aurait été acceptée pour 5 ou plus des soumissions nationales, et le pourcentage offert par Holiday était de 12.5 p. 100 et de 13 p. 100, si l'on prend Ottawa pour exemple, ce qui est beaucoup plus que l'offre de 10 p. 100 de Tilden. Vous auriez donc bénéficié d'un pourcentage plus élevé dans tous les comptoirs domestiques et ouverts. Si l'on avait accepté l'offre de Tilden, Avis en aurait souffert, mais, d'après vous, pas beaucoup. C'est vous qui avez dit qu'elle n'en aurait pas beaucoup souffert.

M. Lang: Je n'ai pas dit cela.

M. Horner: D'après moi, c'est le gouvernement canadien qui a souffert de la manière dont, financièrement et du point de vue du Canada, ces soumissions ont été acceptées.

M. Lang: Je ne suis pas du tout d'accord. D'une part, vous ignorez entièrement les garanties. Soit dit en passant, vous continuez de vous comporter comme à l'accoutumée, chaque fois que vous citez mes écrits ou mes discours, vous en faussez le sens. Je ne vois pas comment . . .

[*Text*]

Mr. Horner: Oh, no, no, no. I am not distorting these figures. I have not changed them; I have underlined a few of them.

Mr. Lang: No, it is the words I have used that I say you have distorted. But the fact of the matter is that just now, what you . . .

Mr. Horner: No. I would not do that. That would be the last thing I would do.

Mr. Lang: What you have ignored entirely is the fact that guarantees form a fairly important part of our estimate of total revenue. When you have guarantees from people on their percentage times their estimate of business, and you get guaranteed figures, guaranteed figures, which are in some cases very close to, if not right at, the line of their view of their percentage on the best possible estimate of their business, then you have something that is very firm indeed . . .

Mr. Horner: Just one short . . .

Mr. Lang: . . . and you have to weigh that in the balance.

Mr. Horner: I have just one short question more, leading out of the Minister's answer. Then why was the local bid accepted in Calgary if the guarantee— Now we have all heard. The Minister just clearly stated that the guarantee is a very vital part of this bid. Rent-Rite was the local bid accepted in Calgary. Its minimum guarantee was $37,000. Compact had a minimum bid of $94,000. Why was it, Mr. Minister, if the minimum bid also has to be considered that we see that kind of a discrepancy within the acceptance?

• 2030

Mr. Lang: It has to be considered but it is not the only thing to be considered.

Mr. Horner: Oh, oh! Is politics the other only thing that is considered, Mr. Minister?

Mr. Lang: Not in the least.

Mr. Horner: Not in the least. Then prove it by the figures that are laying in the tenders.

Mr. Lang: In the case you have just cited, you will find a percentage figure that is favourable to acceptance.

Mr. Horner: Oh, so the percentage figure figures in when you want to use it?

Mr. Lang: When it is the reasonable thing to calculate.

Mr. Horner: When it is the reasonable thing to calculate. Mr. Minister, the Canadian people have had a hard time understanding your reasonable figures when it comes to travel.

The Chairman: Order.

Mr. Lang: It is complex of course and I know it is too complex for you so I . . .

[*Interpretation*]

M. Horner: Ah, non, non, non. Je ne fausse pas le sens de ces chiffres. Je ne les ai pas modifiés; j'en ai signalé quelques-uns.

M. Lang: Non, à mon avis, ce sont mes paroles dont vous faussez le sens. En réalité, maintenant même, vous . . .

M. Horner: Non, je ne ferais jamais cela. Loin de moi cette idée.

M. Lang: Vous avez entièrement fait abstraction du fait que les garanties constituent une partie importante de notre prévision des recettes totales. Quand vous multipliez les garanties des compagnies quant à leur pourcentage par leur prévision de leur chiffre d'affaires, et que vous obtenez des chiffres garantis, je dis bien garantis, qui, dans certains cas, sont presque égaux au meilleur pourcentage prévu de leur chiffre d'affaires, vous disposez là d'une garantie très sûre . . .

M. Horner: J'aimerais poser une courte . . .

M. Lang: . . . et vous devez prendre cela en ligne de compte.

M. Horner: J'aimerais poser une courte question découlant de la réponse du ministre. Pourquoi donc, à Calgary, a-t-on accepté la soumission locale si la garantie . . . Nous venons tous d'entendre le ministre nous dire clairement que la garantie constitue une partie très importante de cette soumission. A Calgary, l'offre locale de Rent-Rite a été acceptée. La garantie minimum était de $37,000. L'offre minimale de compact était de $94,000. Monsieur le ministre, puisque l'offre minimale doit également être prise en considération, comment expliquez-vous un tel écart par rapport à l'offre acceptée?

M. Lang: L'offre minimale n'est pas la seule chose que nous devons prendre en considération.

M. Horner: Oh, oh! Voulez-vous dire que des considérations d'ordre politique sont les seules autres dont on tienne compte, monsieur le ministre?

M. Lang: Pas le moins du monde.

M. Horner: Pas le moins du monde. Alors prouvez-le en vous appuyant sur le montant des soumissions.

M. Lang: Dans le cas que vous venez de citer, vous trouverez un chiffre en pourcentage en faveur de l'acceptation.

M. Horner: Vous utilisez donc des pourcentages lorsque vous en avez besoin?

M. Lang: Lorsqu'il est raisonnable de calculer.

M. Horner: Lorsqu'il est raisonnable de calculer. Monsieur le ministre, les Canadiens ont beaucoup de difficulté à comprendre vos chiffres raisonnables, lorsqu'il s'agit de voyages.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Lang: Il s'agit évidemment d'un processus complexe, et je sais qu'il est trop complexe pour vous. Donc je . . .

[*Texte*]

Mr. Horner: Mr. Minister, I would like to see the figures that you could present as being too complicated for me. You have not done it tonight.

Mr. Lang: You would not understand them . . .

Mr. Horner: Put me down on the list again, Mr. Chairman.

The Chairman: Order, please.

As the members very well know we are straying considerably from the subject matter which we should normally stick to with regard to these votes. The Minister has agreed to answer several questions with regard to this issue. I would not want to have the meeting totally on the car rental business. We have some votes and the subject matter to discuss. I wish that the members would try to stick as closely as possible to our agenda and to the subject matter.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I do not know whether the Minister is aware of all these series of letters and telegrams that have been coming from the smaller aircraft companies in Manitoba with regard to the Air Transport Committee giving approval to St. Andrews Airways to operate from St. Andrews Airport and all these problems with Midwest Air and Perimeter Aviation. I have been beseiged with telegrams and letters. Is the Minister aware of this problem in Manitoba about this licence business?

Mr. Lang: I am not sure if any of those have been received. I cannot recall specifically the issue having been brought to my attention.

Mr. McKenzie: I wonder if any of your officials are aware of it?

Mr. Lang: I do not think we have any air officials here tonight.

Mr. McKenzie: No air officials. Apparently the Air Transport Committee has issued a cease and desist order to Midwest Air from operating in certain parts of Manitoba and the Ministry informed the unit toll carriers that these points were to be serviced according to their operator's certificates which state water and ice. This means, in effect, that the above mentioned points having unlicensed air strips would have to be serviced with ski or float aircraft.

Apparently Midwest can get around this problem as it has hired Perimeter Aviation of Manitoba to fly into these different points. They have no licence to fly into these particular points. You are not aware of any of these letters and telegrams that have been sent to your office and the Prime Minister?

Mr. Lang: I have not seen any of them.

Mr. McKenzie: You are not aware of any of these?

[*Interprétation*]

M. Horner: Monsieur le ministre, j'aimerais que vous me citiez les chiffres que vous estimez trop complexes pour moi. Vous ne l'avez pas fait ce soir.

M. Lang: Vous ne les comprendriez pas . . .

M. Horner: Pouvez-vous m'inscrire à nouveau sur votre liste monsieur le président.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Vous savez sans doute que nous nous écartons considérablement du sujet, nous devrions nous limiter à l'examen des crédits cités. Le ministre a accepté de répondre à plusieurs questions à ce sujet. Je ne voudrais pas que la séance porte exclusivement sur les opérations de location de voitures. Nous avons un ordre du jour à respecter et plusieurs crédits à étudier. Je souhaite que les députés s'efforcent dans la mesure du possible de ne pas perdre cela de vue.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci monsieur le président. Je ne sais pas si le ministre sait que plusieurs lettres et télégrammes ont été envoyés par des petites compagnies aériennes du Manitoba, lorsque le Comité des transports aériens a donné à *St. Andrews Airway* l'autorisation de desservir l'aéroport de St. Andrews. J'ignore s'il connaît les difficultés des compagnies *Midwest Air* et *Perimeter Aviation.* J'ai été absolument enseveli sous les lettres et télégrammes. Le ministre a-t-il eu vent de ces questions de permis au Manitoba?

M. Lang: Je ne suis pas certain que nous ayons reçu des télégrammes et des lettres. Je ne me rappelle pas que la question ait été spécifiquement portée à mon attention.

M. McKenzie: Y a-t-il des fonctionnaires de votre ministère qui soient au courant?

M. Lang: Je ne crois pas. Aucun fonctionnaire du secteur aérien n'est présent ce soir.

M. McKenzie: Bon. Il semble que le Comité des transports aériens ait émis une ordonnance de cessation et de renoncement à l'endroit de Midwest Air interdisant à cette compagnie de desservir certaines parties du Manitoba. Le Ministère a informé les transporteurs qui paient un droit de passage par unité qu'ils pourraient desservir ces secteurs si leurs pilotes possédaient un certificat leur permettant d'atterrir sur l'eau et la glace. Cela signifie qu'il faudra un permis spécial pour emprunter certains couloirs aériens non autorisés et que seuls des avions équipés de skis ou de flotteurs pourront les desservir.

Il semble que la compagnie Midwest puisse résoudre ce problème puisqu'elle a fait appel à la compagnie Perimeter Aviation of Manitoba pour desservir ces différents points. Or, cette compagnie n'a pas ce genre de permis. Vous n'êtes vraiment pas au courant des lettres et des télégrammes qui ont été envoyés à votre bureau et à celui du premier ministre?

M. Lang: Je n'en ai pas vu un seul.

M. McKenzie: Vous n'en avez pas entendu parler?

[*Text*]

Mr. Lang: What dates are on them? I am not sure.

Mr. McKenzie: Yesterday's.

Mr. Lang: No, I have not seen them yet.

Mr. McKenzie: If you have not received them, perhaps it will be brought to your attention tomorrow. If it has not been brought to your attention, there is no point in me pursuing this at this time. That is all I have, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Minister, this afternoon there are two areas I want to touch on, one dealing with northern supply in respect to how you arrived at that position using Montreal figures. But before I do that I have a third supplementary I wanted to ask you today about Rivtow. The third one, after asking you about the 150 per cent increase against the undertaking given the government that there would be no change in the previous rates, until at least a history of traffic movement had built up your undertaking in a general way, was to take a look at it. I believe at the time you had access to the same information that I had, and that was simply press reports. I would have asked you, had I been able to, if you would, after your officials had an opportunity to review the situation and your full monitoring procedures had been put into place, order a roll-back in the event it was found that the information contained in the press report was in fact true.

• 2035

Mr. Lang: Well, it would really depend on what the situation was. What I will be doing is getting a full report from an official who has been looking at the situation, and I expect in the next day or two to do that. Indeed I, myself, will be going to Prince Rupert on this coming weekend.

Mr. Forrestall: That is rather interesting. What would you consider a fair period of time for the establishment of an historical pattern of costs?

Mr. Lang: I am not talking about an historical pattern of costs. As I indicated to you, the only thing we have to go on is a reference in the press to a rather fragmented analysis of the cost on one particular item and whether it was comparing exactly the same thing in terms of origin and destination that was covered, and if it was indeed a rate that Rivtow had in place in its previous operations.

Mr. Forrestall: But surely you can accept their previous history, because they have said they would do it at the same level as . . .

Mr. Lang: No, the generality of the statement was that they would not be looking at any increases in their rates, so their rate pattern, which was not all that out of line with what was in place, was what we were really looking at. It

[*Interpretation*]

M. Lang: De quand datent-ils? Je ne suis pas sûr.

M. McKenzie: D'hier.

M. Lang: Je ne les ai pas encore vus.

M. McKenzie: Si vous ne les avez pas reçus, on les portera peut-être à votre attention demain. Si vous les avez vus, il est inutile que je continue pour le moment. C'est tout ce que j'avais à dire monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le ministre, je voudrais aborder cet après-midi deux domaines. Le premier a trait à l'approvisionnement dans le Nord, et je voudrais savoir comment vous en êtes arrivé à vos conclusions en vous basant sur les chiffres de Montréal. Mais, auparavant, j'ai une troisième question supplémentaire, je voudrais vous questionner aujourd'hui au sujet de Rivtow. Troisièmement, j'aimerais savoir ce que vous pensez de l'augmentation de 150 p. 100, alors que le gouvernement avait donné l'assurance qu'aucun changement ne serait apporté aux tarifs précédents, tant que l'évolution du trafic ne serait pas examinée. Vous vous proposiez de façon générale d'étudier la question. Je crois qu'à l'époque vous avez reçu les mêmes informations que moi en consultant les rapports de presse. J'aurais bien voulu vous demander si, après que vos fonctionnaires auraient étudié la situation et que l'ensemble de vos procédures de contrôle auraient été mises en place, vous aviez l'intention d'ordonner un retour en arrière, au cas où les renseignements contenus dans le rapport de presse se seraient avérés exacts.

M. Lang: Cela aurait dépendu de la situation. Je me propose d'obtenir un rapport complet auprès du fonctionnaire qui a examiné de près la situation et je pense avoir ce rapport d'ici demain ou après demain. Je dois d'ailleurs me rendre à Prince-Rupert cette fin de semaine.

M. Forrestall: C'est assez intéressant. Combien de temps pensez-vous qu'il faudra pour établir un récapitulatif historique des coûts?

M. Lang: Je ne parle pas d'un récapitulatif historique des coûts. Comme je vous l'ai dit, nous devons uniquement mettre au clair l'analyse plutôt fragmentaire des coûts afférents à une rubrique particulière, à laquelle s'est livrée la presse. Nous devons voir si les éléments de la comparaison sont exactement les mêmes, c'est-à-dire si l'origine et la destination des traversées seraient les mêmes et si le tarif de Rivtow est bien celui qui était préalablement en vigueur.

M. Forrestall: Mais vous pouvez simplement vous fier au passé, puisqu'ils ont dit que leur niveau resterait le même que . . .

M. Lang: Non, ils ont simplement dit de façon générale qu'ils n'envisageaient pas d'augmenter leurs tarifs, si bien que nous avons étudié leur échelle de tarifs, qui ne sont absolument pas disproportionnés par rapport à ceux qui

[*Texte*]

was that that was not said to be likely to increase in this new competitive environment.

Mr. Forrestall: Well, if you have to send your car or your light truck on one barge and you have to go and get on another one and it is going to cost you 140 or 150 per cent more, perhaps moving away from the subsidized area in one fell sweep would be a fair sized burden to impose upon the people who must rely on that service. Would you not agree?

Mr. Lang: But I hope you would agree that we should first know what the facts are, what was covered, and what is new.

Mr. Forrestall: How long have they been into this operation now, about two months?

Mr. Lang: No, it is just the first month. It really began after October 31, and I think probably the first barges began to move in the following week but not necessarily on the following day.

Mr. Forrestall: Well, we look forward to your return from Prince Rupert so that we can ask you whether or not you think 150 per cent increase is fair and whether or not you might then be prepared to look again at the situation, because I think, in the words of one of my colleagues from the West Coast, somebody has been badly "shafted".

I wanted to go then for a minute or two to northern supply and ask you if you could give us a little bit more detailed information with respect to the resupply and the relationship between rates out of Churchill. How did you arrive at a relationship between stockpiled goods and supplies in Montreal and goods and supplies stockpiled in Churchill?

Mr. Lang: Well, it is, relatively speaking, a small movement of product, of course.

Mr. Forrestall: Was it a test case to see if it was profitable?

Mr. Lang: Well, at the WEOC Conference essentially the request from the Western Provinces, and from Manitoba in particular, was that some of these products should be supplied through the West and out of Churchill, where Churchill has a special relationship for that area of the West, as the only nearby port, and the decision was taken at that time to move a certain amount of goods for the northern resupply program out of Churchill but not to do so in a way that cost the northern communities additional money, which is what would have happened if a higher rate had been allowed to be applied. Therefore, the difference between cost and the competitive or in this case, Montreal rate is essentially paid for in this fashion.

Mr. Forrestall: Did you anticipate a deficit when you entered into this arrangement?

Mr. Lang: Yes, we certainly expected initially a deficit. I do not know that I could say we expected one as large as this.

[*Interprétation*]

étaient en vigueur. C'est ces tarifs qui étaient censés ne pas augmenter dans ce nouveau contexte concurrentiel.

M. Forrestall: Lorsque vous devez expédier votre voiture ou votre petit camion sur un traversier et en emprunter un autre vous même, cela vous coûte 140 ou 150 p. 100 de plus. Il me semble que c'est obliger les gens qui dépendent de ce service à se passer d'un service subventionné, leur imposer un fardeau de taille. N'êtes-vous pas d'accord?

M. Lang: Mais j'espère que vous admettez avec moi que nous devrions d'abord connaître les faits, ce qu'ils cachent, et les éléments nouveaux.

M. Forrestall: Depuis combien de temps sont-ils en service maintenant, environ deux mois?

M. Lang: Non, c'est le premier mois. Cela a commencé vraiment après le 31 octobre, et je pense que les premiers traversiers ont été mis en service la semaine suivante, pas nécessairement le lendemain.

M. Forrestall: Nous attendons avec impatience votre retour de Prince-Rupert, et vous pourrez nous dire si vous estimez qu'une augmentation de 150 p. 100 est juste ou si vous êtes prêt à examiner de nouveau la situation. Pour reprendre l'expression d'un de mes collègues de la côte Ouest, j'ai l'impression que quelqu'un s'est bien fait rouler.

Je voulais aborder pendant une minute ou deux la question de l'approvisionnement dans le Nord et vous demander si vous pourriez me donner des précisions au sujet du ravitaillement et des tarifs en vigueur pour les produits expédiés par Churchill. Comment êtes-vous arrivé à établir un rapport entre les biens et produits de ravitaillement stockés à Montréal et ceux qui sont stockés à Churchill?

M. Lang: Le mouvement des produits est, bien sûr, relativement faible.

M. Forrestall: S'agit-il d'une opération visant à évaluer la rentabilité?

M. Lang: Lors de la Conférence de la WEOC, les provinces de l'Ouest et le Manitoba en particulier ont demandé que certains de ces produits soient expédiés dans l'Ouest par Churchill. Churchill avait donc une position particulière vis-à-vis du reste de l'Ouest, étant le seul port situé à proximité. Il a donc été décidé qu'un certain volume des produits du programme de ravitaillement du Nord serait expédié par Churchill, sans que cela représente un surplus de dépenses pour les collectivités du Nord, ce qui se serait passé si l'on avait permis qu'un tarif plus élevé soit appliqué. La différence entre le coût et les tarifs concurrentiels qui sont dans ce cas ceux de Montréal, sont de cette façon compensés.

M. Forrestall: Lorsque vous avez conclu cet accord, anticipiez-vous un déficit?

M. Lang: Oui, nous nous attendions au départ à un déficit. Mais je dois dire que nous n'attendions pas qu'il soit si important.

[*Text*]

• 2040

Mr. Forrestall: Historically these goods and supplies have gone out of Montreal. Is that correct?

Mr. Lang: That had been the case before that, yes.

Mr. Forrestall: What consideration was given to other river and eastern ports with regard to a share of this supply?

Mr. Lang: I think in this particular case it was the very special case of looking at whether or not some of it could go through Churchill. That was all that was involved.

Mr. Forrestall: Do you have a conclusion yet with regard to that?

Mr. Lang: No, not a final one. I think it is a matter I would like to discuss further now with the Western provinces.

Mr. Forrestall: If you find that it is not profitable, is there any intention by your departmental officials to look again at Quebec, Halifax or Saint John?

Mr. Lang: Yes. My ordinary inclination would be to really persuade the Western provinces that other forms of assistance and activity are probably more beneficial than losing money on a trans-shipment like this.

Mr. Forrestall: I mention this, of course, to suggest to you the loss of 500 or 600 jobs if you do not drop Section 15 from C-19. This might be a useful way for government to regain some good grace, at least in the Atlantic provinces, in respect of traffic through our ports.

You mentioned that the bulk of it was a relatively small amount. Do any of your officials have any idea of the tonnage that was in fact moved through, or of how many movements might be involved?

Mr. Lang: Is it 15,000 tons?

Mr. S. D. Cameron (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Ministry of Transport): No, this year it is about 22,000 tons.

Mr. Forrestall: Have you, Mr. Chairman, any idea of the man-years involved: longshoremen, freight handling, checkers and so forth?

Mr. Cameron: No, I am afraid I do not have those figures.

Mr. Forrestall: Would those figures be available to us later in the year?

Mr. Cameron: Yes.

Mr. Forrestall: When? You could frustrate us on that; I am going to try and find out when.

Mr. Cameron: The figures can be available tomorrow.

Mr. Forrestall: Can they? I wonder, Mr. Chairman, if I could ask the Minister, or Mr. Cameron perhaps, to make them available to you so that we might have an opportunity to see them.

[*Interpretation*]

M. Forrestall: Jusqu'à présent, ces biens et produits ont été expédiés de Montréal. N'est-ce pas?

M. Lang: Cela a été le cas jusqu'à présent, oui.

M. Forrestall: A-t-on envisagé d'utiliser d'autres rivières et ports de l'Est pour les acheminer?

M. Lang: Je crois qu'il a simplement été question de les acheminer par Churchill. C'est tout.

M. Forrestall: Avez-vous une conclusion à nous donner là-dessus?

M. Lang: Non, je n'ai pas de conclusion définitive. J'aimerais en discuter davantage avec les provinces de l'Ouest.

M. Forrestall: Si vous découvrez que cela n'est pas rentable, les fonctionnaires de votre ministère envisagent-ils d'utiliser Québec, Halifax ou Saint-Jean?

M. Lang: Oui. Personnellement, j'aurais tendance à vouloir persuader les provinces de l'Ouest que d'autres formes d'aide et d'autres opérations sont probablement plus bénéfiques, alors que nous perdons de l'argent dans de tels transbordements.

M. Forrestall: Je veux parler bien sûr de la perte de 500 ou 600 emplois, si on n'abandonne pas l'article 15 de la Loi C-19. Cela serait peut-être le moyen pour le gouvernement de regagner les bonnes grâces des Canadiens, du moins des habitants des provinces Atlantiques, pour ce qui est de notre trafic portuaire.

Vous avez mentionné qu'il s'agissait d'un montant relativement peut élevé. Vos collaborateurs auraient-ils une idée du tonnage transporté ou du nombre de voyages que cela représente?

M. Lang: Est-ce bien 15,000 tonnes?

M. S. D. Cameron (administrateur, Administration des transports de surface canadiens, ministère des Transports): Non, cette année il est d'environ 22,000 tonnes.

M. Forrestall: Monsieur le président, avez-vous une idée du nombre d'années-hommes que cela représente: débardeurs, vérificateurs, préposés à la manutention, etc.?

M. Cameron: Non, je crains de ne pas avoir ces chiffres.

M. Forrestall: Pourrez-vous nous communiquer ces chiffres plus tard dans le courant de l'année?

M. Cameron: Oui.

M. Forrestall: Quand? Je ne voudrais pas être déçu. J'aimerais savoir quand nous pourrons les avoir.

M. Cameron: Je peux vous procurer ces chiffres demain.

M. Forrestall: Vraiment? Monsieur le ministre, je me demande si vous pourriez demander au ministre ou peut-être à M. Cameron de vous procurer ces chiffres afin que nous puissions en prendre connaissance.

[*Texte*]

Could I go on another round?

Mr. McKenzie: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKenzie on a point of order.

Mr. McKenzie: I would just like to clarify my earlier statement that a telegram had been sent to the Minister yesterday with regard to the tangled mess in the Manitoba aviation industry. In Manitoba the telegram was sent to the Minister on November 23. I have given your assistant there the complete documentation on this problem and I would appreciate it if you could review it at your earliest moment, Mr. Minister.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Baker.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Mr. Chairman, I want to follow a line of questioning similar to Mr. Forrestall's. It involves, Mr. Minister, as I think you are probably very well aware, the situatiom regarding federal transports and the transportation problem we have with islands and so on off the coast of Newfoundland, particularly in my riding where there are five ferry systems subsidized by your department; the problem we encounter with the jurisdiction over not only the system itself but the ferry terminal wharves, and the entire question of jurisdiction vis-à-vis the federal and provincial governments. In fact, I had a visit today from one of the good Liberal members down there who had a ferry system in his riding, and he informed me that one particular ferry system had to cease because of the dispute or reputed dispute between ownership and responsibility of the ferry terminal wharves. Do you have anything new to report on that ground transportation problem? Are any discussions progressing or have they terminated? Can we expect that somebody somewhere will finally realize that this is the only link these people have with the mainland for their food supplies and their transportation? Can you tell the Committee when you expect the resolution of this problem and if you do know, whether or not we can expect very shortly some decision by some government department because it is involved. It is a jurisdictional problem between Public Works, Transport and the provincial department of transportation.

• 2045

I am particularly interested in the ferry terminal wharves to these five islands. One of the islands has eleven communities on it. Do you have anything new to report on that?

The Chairman: Mr. Lang.

Mr. Lang: I certainly can assure you that we are all conscious of the importance of the ferry traffic to these islands. I do not have anything definitive to say at this point about the discussions but I can say that the discussions are still going on in the case of almost every province with significant island and water movement problems, and certainly with the province of Newfoundland to which you

[*Interprétation*]

Est-ce que je peux continuer pour mon deuxième tour?

M. McKenzie: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur McKenzie, vous avez la parole.

M. McKenzie: J'aimerais préciser ce que j'ai dit plus tôt à savoir qu'un télégramme a été envoyé hier au ministre relativement à la situation critique de l'industrie aérienne au Manitoba. Un télégramme a été envoyé du Manitoba au ministre le 23 novembre. J'ai donné à votre adjoint tous les documents relatifs à ce problème et j'aimerais que vous les examiniez au plus tôt monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur Baker.

M. Baker (Gander-Twillingate): Monsieur le président, j'aimerais revenir au domaine abordé par M. Forrestall. Comme vous le savez, monsieur le ministre, il s'agit d'une situation qui met en cause les transports fédéraux et soulève certains problèmes de transports avec les îles qui se trouvent au large de Terre-Neuve. Dans ma circonscription, 5 services de traversiers sont subventionnés par votre ministère; nous connaissons des conflits de compétence entre le gouvernement fédéral et les provinces non seulement pour ce qui est du service des traversiers mais aussi des quais terminaux. En fait, j'ai reçu aujourd'hui la visite d'un député libéral de là-bas. Un service de traversiers fonctionne dans sa circonscription, et il m'a informé qu'un service de traversiers avait dû cesser à la suite d'un conflit avec le propriétaire au sujet de la responsabilité des quais terminaux du traversier. Avez-vous des éléments nouveaux à nous communiquer au sujet de ce problème? Des discussions sont-elles actuellement en cours ou ont-elles pris fin? Pouvons-nous espérer qu'on finira par se rendre compte que de tels services de traversiers représentent le seul lien que des gens ont avec la terre pour leur approvisionnement et leur transport? Quand pensez-vous que ce problème sera résolu et savez-vous si nous pouvons attendre bientôt une décision d'un ministère du gouvernement. Il s'agit d'un problème de compétence entre le ministère des Travaux publics, le ministère des Transports et le ministère provincial des Transports.

Je m'intéresse particulièrement au cas des quais terminaux des traversiers desservant ces cinq îles. Une des îles abrite onze localités. Avez-vous des éléments nouveaux à nous communiquer là-dessus?

Le président: Monsieur Lang.

M. Lang: Je peux vous assurer que nous sommes tous conscients de l'importance des services de traversiers pour ces îles. Je n'ai rien de définitif à dire pour le moment, sauf que des discussions sont en cours avec des représentants de toutes les provinces où il y a des îles et, en particulier, la province de Terre-Neuve que vous citez. Mes collaborateurs se sont rendus sur place plusieurs fois au cours des

[*Text*]

refer. My officials have been there several times in the last number of weeks, and I think have some optimism about this very point that you make, that we must come to a clear understanding of the exact nature of the responsibility for the province and for the federal government in the way in which these ferries operate. While we are not yet at an agreement, I am fairly pleased with the prospect of such an agreement.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): I have one final point. I would like the officials to take note of the very serious problem we have with the landing wharves and the fact that some of them—especially to the Change Islands—the ferry terminal wharves now in that particular case are inoperative and cannot be used and the ferry system—is it still closed down? Winter is coming on and the ferry system is terminated. I think it is a matter of extreme urgency and I am sure the officials will take note of it and report back to me as soon as possible.

Mr. Lang: Yes. I will look forward to that. Indeed I think Change Islands are, if I recall correctly, one I had a brief discussion with my officials about. I think that is the one where the one prime wharf is at the far end of the island from the main settlement community. I know that is being looked at with some special attention.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): That is fine, Mr. Chairman. It shows you what a good minister we have.

The Chairman: Mr. Whittaker.

Mr. Whittaker: On a couple of occasions I have mentioned in the House the statement you are purported to have made when you flew into my riding for the Liberal organization meeting in Vernon that the fruit industry in the Okanagan, or to the fruit industry in the Okanagan—it was cheaper to ship the fruit by American rail than Canadian, and that is what they should do. I do not like to keep making that statement without giving you an opportunity to clarify it.

Mr. Lang: I do not think I made any such statement. I do not know what the context might have been.

Mr. Whittaker: You mean you did not say out there that it is cheaper to ship by American railways.

Mr. Horner: If it is cheaper.

Mr. Whittaker: Yes, if it is cheaper, and that is what they should do. Somebody told me . . .

Mr. Lang: I do not recall having said that.

Mr. Whittaker: You went in and you had a closed meeting with the Chamber of Commerce in Kelowna and then you whipped up to Vernon for a Liberal organization meeting.

Mr. Lang: Yes, I had several meetings on that occasion.

Mr. Whittaker: It was not really too much public unless you wanted to go to a Liberal meeting. This is what I have been told on many occasions is one of the things you said.

[*Interpretation*]

dernières semaines, et je crois pouvoir faire preuve d'optimisme. Nous devons arriver à cerner la nature exacte des responsabilités des provinces et du gouvernement fédéral dans le fonctionnement des traversiers. Nous ne sommes pas encore d'accord, mais j'ai confiance qu'un tel accord sera conclu bientôt.

M. Baker (Gander-Twillingate): Dernière chose. J'aimerais que les fonctionnaires saisissent la gravité du problème posé par les quais de débarquement. Certains d'entre eux—et en particulier ceux qui permettent d'accéder aux îles Change—ne sont pas en service et sont inutilisables pour les traversiers. Sont-ils encore fermés? L'hiver approche, et le service des traversiers est terminé. C'est un problème urgent, je suis sûr que les fonctionnaires comprendront et m'en feront rapport dès que possible.

M. Lang: Oui. J'y veillerai. Si je me souviens bien, les îles Change ont fait l'objet d'une brève discussion entre mes collaborateurs et moi-même. Je crois que le quai principal se trouve à l'extrémité de l'île, à l'opposé de l'endroit où est située la localité principale. Je sais que ce problème fait l'objet d'une attention toute particulière.

M. Baker (Gander-Twillingate): Très bien monsieur le président. Cela montre que nous avons un bon ministre.

Le président: Monsieur Whittaker.

M. Whittaker: J'ai mentionné à deux reprises à la Chambre une déclaration que vous êtes censé avoir faite à Vernon, dans ma circonscription, lors d'une réunion d'organisation du Parti libéral. Vous êtes censé avoir déclaré aux responsables de l'industrie fruitière de la vallée d'Okanagan, qu'il était moins cher d'expédier les fruits par les trains américains que par les transports canadiens, et vous leur auriez conseillé d'agir en conséquence. J'aimerais vous donner l'occasion de préciser cette déclaration.

M. Lang: Je ne crois pas avoir fait une telle déclaration. Je me demande dans quel contexte j'aurais bien pu la faire.

M. Whittaker: Vous voulez dire que vous ne leur avez pas dit qu'il était moins cher d'expédier leurs fruits par des trains américains.

M. Horner: Si c'est moins cher.

M. Whittaker: Si c'est moins cher, bien sûr, mais aussi que c'est ce qu'ils devraient faire. Quelqu'un m'a dit . . .

M. Lang: Je ne me rappelle pas avoir dit cela.

M. Whittaker: Vous avez eu un entretien à huis clos avec les responsables de la Chambre de commerce de Kelowna et vous vous êtes ensuite rapidement rendu à Vernon où se tenait une réunion d'organisation du Parti libéral.

M. Lang: Oui, j'ai assisté à plusieurs réunions à cette occasion.

M. Whittaker: Ces propos n'ont pas été rendus publics, et on a seulement dit que vous vouliez assister à une réunion

[*Texte*]

Mr. Lang: As I say, I do not recall that. I am not quite sure what point anybody was making at that particular time. Perhaps you could fill in the picture a little more.

• 2050

Mr. Whittaker: All right. The point is that American freight rates, right across the border from B.C., for fruit, apples into Toronto or Montreal, are about 40 to 50 cents cheaper a box than by Canadian routes. This traditionally has been more or less competitive, but today the Americans have a decided advantage in shipping. This is not the worst of all worlds, the worst of all worlds now is that the Canadian railways are asking for a 17-per cent increase—not asking, they are saying that they are going to impose a 17-per cent increase.

The industry has made representation to you, and you have told them that you cannot do anything about it; the CTC cannot do anything about it; the AIB cannot do anything about it. Seventeen per cent is far greater than what labour can get or what the AIB guidelines can get—it is a bigger increase. If and when they get that 17 per cent, that discrepancy between American and Canadian railways is going to be in the neighbourhood of $1 a box, or over two cents a pound in competition. You can talk about tariffs, you can talk about anything you want, but there is an advantage of a country right across the line. I do not know whether you are using the concept of user pay, or whether you are thinking of the concept of user pay, or whether it is just take what the traffic will bear . . .

An hon. Member: It is Otto say not user pay.

Mr. Whittaker: . . . out of that area. There is a good market in eastern Canada and the biggest inhibiter is going to be the transportation system in Canada.

I think this is a greater need for the unity of Canada than is anything else, more than anything else in Canada, there is a great need for the transportation system. You are the Minister of Transport We are at a decided disadvantage because of the transportation system we have, because of the way the railways are saying they are going to run this country. Everybody else says that they cannot do anything about it, so the railway is running it.

If you did not make that statement this is great, but if you did—Because of the lack of cars in this rail system of ours, when the former Minister went into the House, threw his hands up and said "it is at a mess", I told the fruit industry in B.C.: You have an obligation, if you are going to do something for the growers out there, the producers, to move this stuff. The Government is not going to do anything for you because the Minister has his hands in the air and is saying, "it is a mess;" the railways, obviously are not

[*Interprétation*]

du Parti libéral. On m'a dit à plusieurs reprises que vous aviez dit cela.

M. Lang: Je vous l'ai dit, je ne m'en rappelle pas. Je ne me rappelle pas ce qu'on voulait prouver à ce moment-là. Peut-être vous pourriez me donner davantage de détails.

M. Whittaker: Bon. Je veux en venir à ceci: les tarifs des trains américains qui permettent de transporter de l'autre côté de la frontière des fruits et des pommes en provenance de Colombie-Britannique jusqu'à Toronto ou Montréal, sont tels que la boîte revient à 40 ou 50c. de moins qu'en empruntant le train canadien. Jusqu'à présent, les tarifs américains et canadiens ont été plus ou moins concurrentiels, mais aujourd'hui les Américains ont un avantage décisif. Mais cela n'est pas le pire. Le pire, c'est que les compagnies ferroviaires canadiennes demandent une augmentation de 17 p. 100, ou plutôt elles ne la demandent pas, elles disent qu'elles vont l'imposer.

Les responsables de l'industrie vous ont présenté certaines instances, et vous leur avez répondu que vous ne pouviez rien faire; la CTC ne peut rien faire non plus; la Commission de lutte contre l'inflation non plus. Une augmentation de 17 p. 100 est bien plus importante que celle qui est autorisée aux travailleurs ou que celle qui est suggérée par les directives de la CLCI. Cette augmentation est bien plus importante. Lorsqu'ils auront obtenu cette augmentation de 17 p. 100, l'écart entre les tarifs des trains canadiens et américains sera d'environ $1 par boîte, soit 2c. par livre. Vous avez beau parler des tarifs et de tout ce que vous voulez, il est indéniable que les Américains ont l'avantage. Je ne sais pas si vous utilisez un système de financement par l'usager, si vous avez l'intention de l'utiliser ou si vous vous fiez à ce que le trafic peut assumer . . .

Une voix: C'est ce que dit Otto qui fait loi et non pas un système de financement par l'usager.

M. Whittaker: . . . en provenance de cette région. Il existe un bon marché dans l'est du Canada, l'obstacle principal sera le système de transport du Canada.

Il est nécessaire que le système de transport s'améliore si l'on veut sauvegarder l'unité du Canada. Vous êtes le ministre des Transports. Nous sommes nettement désavantagés en raison de notre système de transport, puisque ce sont les compagnies ferroviaires qui commandent le pays. C'est ce qui se passe, puisque tout le monde se lave les mains et dit ne rien pouvoir faire.

Si vous n'avez pas fait une telle déclaration, c'est bien, mais dans le cas contraire, . . . le système ferroviaire souffre d'un manque de wagons. Lorsque l'ancien ministre à la Chambre, a jeté les bras au ciel en disant: «C'est la pagaille», voici ce que j'ai dit aux responsables de l'industrie fruitière en Colombie-Britannique: vous êtes dans l'obligation, si vous voulez faire quelque chose pour les producteurs, d'expédier ces produits. Le gouvernement ne fera rien pour vous, parce que le ministre se contente de

[*Text*]

going to do anything. So they contracted piggyback cars, contracted, because there were no reefer cars. There were not enough nor any contracted. Now they have a contract they have to live up to that, they have to use them if they are going to live up to the contract. So they are locked in to quite a degree with the Canadian railways.

Look at the difference, look at the decided advantage that somebody else has. You listened to the consumer people they want to get this food in more cheaply if they can get it more cheaply. They made a statement this morning against the policy that your Government brought in in textiles. This is the one area where transportation is a tremendous advantage. It is easy to say, "Go down and use them", but it is a little harder to get there out of Canada because of the locked-in policies, the locked-in contracts and the cost of getting down there; and this is what these people are asking the transportation system in Canada to do for them: not to put them out of business but to help them to be competitive.

• 2055

Mr. Lang: Well, I would only observe that I think you have stated the law correctly when you said that, by and large, the CTC and the Minister cannot do anything about rates filed by the railways. That is the way the law of the land stands at the present time.

I am not quite so sure you were right about the AIB because there is some possibility there if the total profit picture of the railways is changing remarkably. But I am glad to hear from what you are saying that you will support the legislation which I propose to bring into the House in the near future . . .

Mr. Whittaker: What is that?

Mr. Lang: . . . to amend the National Transportation Act and to put in more meaningful controls on maximum rates.

Mr. Horner: We never supported it in the first place.

Mr. Whittaker: I do not understand, Mr. Chairman, I do not understand that kind of language.

The Chairman: Order, please. Possibly if other members would let the discussion go on without any interventions, you might have heard. Maybe you did not hear the Minister's answer.

Mr. Horner: The Minister is perfectly capable of repeating it, I guess, if he remembers it.

Mr. Whittaker: What do you mean I did not hear his answer?

The Chairman: Mr. Horner was speaking. You said you were confused or something. Do you want the Minister to repeat the answer or is there more . . .

Mr. Whittaker: Absolutely not. I heard his answer very well.

[*Interpretation*]

jeter les bras au ciel et de dire: «C'est la pagaille». Les compagnies ferroviaires ne font rien non plus. Ils ont donc passé des contrats pour utiliser des unités rails routes, parce que des wagons de type normal ne sont pas disponibles. Ils ont donc un contrat qu'ils doivent honorer et ils doivent utiliser ces wagons pour respecter le contrat. Ils sont donc coincés dans une certaine mesure avec les sociétés ferroviaires canadiennes.

Considérons la différence et l'avantage que quelqu'un d'autre possède. Vous avez écouté les témoignages des représentants des consommateurs. Ils voudraient que la nourriture soit moins chère si possible. Ils se sont opposés ce matin à la politique adoptée par votre gouvernement dans le domaine des textiles. C'est un facteur où les transports ont un avantage énorme. C'est facile de leur dire «allez aux États-Unis et utilisez-les», mais il est plus difficile de sortir du Canada à cause des politiques fermées, des contrats fermés, et du coût que représente le voyage; voilà donc ce que ces gens demandent au système de transport du Canada de faire pour eux, non pour les pousser à faillite mais pour les aider à être concurrentiels.

M. Lang: Je ferai simplement remarquer que vous avez correctement cité la Loi en disant de façon générale, que la CTC et le ministre ne peuvent rien faire au sujet des tarifs arrêtés par les sociétés ferroviaires. C'est ainsi que la Loi fonctionne pour les transports de surface.

Je ne suis pas sûr que vous ayez raison pour ce qui est de la Commission de luttre contre l'inflation car il est possible qu'elle fasse quelque chose si les marges de profit des chemins de fer changent de façon trop sensible. Mais je suis heureux de vous entendre dire que vous appuierez la loi que je me propose de présenter en Chambre très bientôt.

M. Whittaker: De quoi s'agit-il?

M. Lang: Cette loi vise à amender la Loi nationale sur les transports et à contrôler de façon plus efficace les tarifs maximums.

M. Horner: Nous n'avons jamais appuyé pour commencer.

M. Whittaker: Je ne comprends pas monsieur le président, je ne comprends pas ce genre de langage.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Vous auriez peut-être entendu si d'autres députés n'avaient pas interrompu la discussion. Vous n'avez peut-être pas entendu la réponse du ministre.

M. Horner: Le ministre est parfaitement capable de la répéter, s'il s'en rappelle.

M. Whittaker: Comment! Je n'ai pas entendu sa réponse?

Le président: M. Horner parlait. Vous avez dit que vous ressentiez un peu de confusion. Voulez-vous que le ministre répète sa réponse ou y a-t-il davantage . . .

M. Whittaker: Absolument pas. J'ai très bien entendu sa réponse.

[*Texte*]

An hon. Member: But you cannot understand it?

Mr. Whittaker: You are quite right, sir. I cannot understand why, why, in this country, when a transportation policy is more important for national unity than anything else going into Western Canada, why the Minister does not take more responsibility than to just say that there is nothing he can do because the law says this and the law says that.

Mr. Lang: You missed the last part of the answer when Mr. Horner was speaking, because I said that I am bringing in amendments to the National Transportation Act in this session which will deal with more effective control on maximum rates. Do you understand?

Mr. Whittaker: Oh yes, I understand. In the meantime, everybody is dead by the time you get it in there.

Mr. Lang: Well, I cannot do anything under the law until the law is changed.

Mr. Forrestall: You cannot even intervene?

Mr. Whittaker: You do not intervene—we do not buy that.

Mr. Horner: Yes he can, if he would just read the Railway Act.

Mr. Whittaker: We really do not buy that kind of stuff out West. We do not buy that while you are flying all around and having a real good time.

Mr. Horner: The Minister can intervene any time he wants to.

Mr. Whittaker: We really did not buy that statement which the former Minister made when he threw up his hands and said that the country was in a mess. We had to go and do things. We had to go and do things.

An hon. Member: He did not say that.

The Chairman: Order, please. Mr. Whittaker has the floor.

Mr. Whittaker: We had to go and do things to help ourselves, to help ourselves, because this government had decided that they were not going to do anything. They have got to, and they can if they want to be stronger than the railways, the CNR and the CPR.

The Chairman: Thank you, Mr. Whittaker.

Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman.

I have a few general questions on policy matters that I have asked the Minister before and I wish he would bring me up to date in terms of the progress of the various policies.

In the 1974 election campaign, we, of course, in our party, made several promises with respect to aid to urban and commuter transit, and we understand that these have been under consideration for some time. Since two years

[*Interprétation*]

Une voix: Mais vous ne la comprenez pas?

M. Whittaker: Vous avez raison, monsieur. Je ne comprends pas pourquoi, pourquoi dans ce pays, lorsqu'une politique de transport est plus importante pour réaliser l'unité nationale que tout le reste dans la mesure où elle permet de se rendre dans l'Ouest du Canada, je ne comprends pas pourquoi le ministre ne prend pas mieux ses responsabilités et se contente de dire qu'il ne peut rien faire parce que la Loi dit ceci et cela.

M. Lang: Vous n'avez pas entendu la dernière partie de la réponse que j'ai faite lorsque M. Horner parlait. En effet, j'ai dit que je me proposais d'apporter des amendements à la Loi nationale sur les transports au cours de cette session et que les tarifs maximums seront contrôlés de façon plus efficace. Comprenez-vous?

M. Whittaker: Oui, je comprends. Mais nous serons tous morts avant que vous y arriviez.

M. Lang: Je ne peux rien faire en vertu de la Loi tant que la Loi n'est pas modifiée.

M. Forrestall: Vous ne pouvez même pas intervenir?

M. Whittaker: Vous n'intervenez pas . . . Vous ne nous ferez pas croire cela.

M. Horner: Bien Sûr qu'il peut intervenir, il lui suffirait de lire la Loi sur les chemins de fer.

M. Whittaker: Vous ne nous ferez pas croire cela à nous, gens de l'Ouest. Vous ne nous ferez pas croire cela, alors que vous prenez l'avion pour aller partout et que vous vous payez du bon temps.

M. Horner: Le ministre peut intervenir chaque fois qu'il le veut.

M. Whittaker: Nous ne croyons pas la déclaration de votre prédécesseur lorsqu'il a jeté les bras au ciel en disant que c'était la pagaille. Il faut prendre des mesures.

Une voix: Il n'a pas dit cela.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Whittaker a la parole.

M. Whittaker: Nous avons dû prendre des mesures et faire quelque chose pour nous aider nous-mêmes, nous aider nous-mêmes, car ce gouvernement a décidé que lui ne ferait rien. Il faut qu'il fasse quelque chose, et s'il le veut, il peut être plus fort que les chemins de fer, CN et CP.

Le président: Merci, monsieur Whittaker.

Monsieur Collenette.

M. Collenette: Merci, monsieur le président.

J'ai quelques questions générales relatives aux politiques, que j'ai déjà posées au ministre, j'aimerais qu'il me dise où en est l'évolution des diverses politiques.

Au cours de la campagne électorale de 1974, notre parti a fait plusieurs promesses d'amélioration des services de banlieues, et je crois comprendre qu'il en est question depuis assez longtemps. Deux années ont passé, je me

[*Text*]

have elapsed, I wonder whether the Minister could perhaps indicate where he stands on those indications of aid to urban and commuter transit.

Mr. Lang: They have been under consideration for some time, partly, of course, because the desire to add more money to urban and commuter transportation ran into the spending restraint program head on and created some very special problems for us in a total financial way. We did create a commuter program where $100 million was set aside for a five-year period for the commuter assistance part of the program. That left us without a filled-out programme for the balance of urban transportation and we have been looking at that question with the provinces. My officials are, in fact, out in discussion with provinces still these very days, leading hopefully to some new conclusions about how we should organize our total support for urban transportation. I expect to report back to the Cabinet fairly quickly after these officials return, and hopefully that will lead to some decisions about what we can do at this time.

• 2100

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister how much of the $100 million, which I guess pro rated means $20 million per year, has been used up by the various agreements with provinces for commuter transit.

Mr. Lang: None has been specifically committed or allocated at this point, although there are a number of projects in the wind which are being brought forward and where requests are coming in.

Mr. Collenette: I understand that this has been in effect almost a year and I would just like to know whether or not the provinces have found it somewhat difficult to comply with the conditions attached to those grants?

Mr. Lang: They have in several regards, and that is one of the things that we are discussing with them now, the amalgamation of a variety of programs and a greater flexibility so that the province with a basically good urban transportation solution can have assistance from us without tailoring it exactly to meet prearranged specificiations.

Mr. Collenette: On another point, Mr. Chairman, I would like to ask the Minister where the department is at in terms of federal government assistance to the Ontario portion of the rail corridor. As we know, $30 million, I think, was allocated to Canadian Pacific to upgrade its Montreal-Quebec City runs, and the Minister is on record as saying that this would be augmented by further expenditures in the Ontario portion of the line. I wonder whether or not the department has made any definite plans to spend that money or at least to commit money to upgrade service in that area?

Mr. Lang: Not quite in a direct sense, but then even the $30 million which is nationally available for the upgrading of the Quebec-Montreal corridor is there against future decisions and improvements still to be made. With the transfer over to the new transportation system for passen-

[*Interpretation*]

demande si le ministre pourrait nous dire où en sont ces promesses d'amélioration des services de banlieues.

M. Lang: Ce dossier est en effet à l'étude depuis un certain temps. En effet notre volonté de consacrer davantage d'argent aux services de banlieues s'est heurtée à un programme de restrictions des dépenses, qui a posé pour nous certains problèmes financiers particuliers. Nous avons crée un programme concernant les services de banlieues, et la somme de $100 millions a été consacrée pour une période de 5 ans au programme d'assistance aux services de banlieues. Nous nous sommes retrouvés avec un programme de transports urbains rempli d'avance et nous avons abordé cette question avec les provinces. De fait, les fonctionnaires s'entretiennent ces jours-ci avec les provinces, dans l'espoir d'en arriver à des conclusions sur la façon d'organiser notre aide aux transports urbains. Après leur retour, je présenterai un rapport au Cabinet et j'espère que nous pourrons prendre des décisions immédiates.

M. Collenette: Monsieur le président, j'aimerais demander au ministre quel pourcentage des $100 millions de dollars—c'est-à-dire, je crois en proportion $20 millions de dollars par an—a été utilisé en vertu des divers accords passés avec les provinces pour les services de banlieue.

M. Lang: Cette somme n'a pas encore été divisé ni répartie, bien qu'on parle actuellement d'un certain nombre de projets actuellement présentés et au sujet desquels plusieurs demandes ont été faites.

M. Collenette: Je crois savoir que ce programme est en vigueur depuis presqu'un an, j'aimerais savoir si les provinces ont eu ou non des difficultés à se conformer aux conditions mises à l'obtention de ces subventions?

M. Lang: Elles ont eu des difficultés à plusieurs égards, et nous discutons actuellement avec elles de la fusion de plusieurs programmes et de la possibilité d'une plus grande souplesse, afin de les aider par une bonne solution aux problèmes de transports urbains sans pour cela nous plier à des spécifications préalables.

M. Collenette: Dans un autre domaine, monsieur le président, j'aimerais que le ministre nous dise où en est l'aide que le gouvernement fédéral devait apporter à la section ontarienne du corridor ferroviaire. Nous le savons, $30 millions de dollars, je crois, ont été alloués au Canadien Pacifique afin de moderniser la ligne Montréal-Québec, et le ministre a dit que des sommes supplémentaires seraient par ailleurs allouées à la portion ontarienne de cette ligne. Je me demande si le ministère a déjà élaboré certains projets ou s'il s'est du moins engagé à financier l'amélioration des services dans cette zone?

M. Lang: Pas directement, mais même la somme des $30 millions théoriquement consacrée à l'amélioration du corridor Québec-Montréal peut, à la suite de décisions, être améliorée. En transférant à un nouveau système de transport les passagers utilisant le train, nous prévoyons que les

[*Texte*]

gers on rail, we will be in a position to expect the railways and a new passenger corporation to arrange for the necessary improvements in track, and these can apply, therefore, to other sections right across the country, but certainly in a very prime way to the Montreal to Toronto to Windsor area. We have also been seeking tenders for new train sets and we have asked for bids on from three to ten train sets. If the lower number were chosen it would be for one section of the run, and the higher number would cover a much larger section of the run.

Mr. Collenette: Finally, Mr. Chairman, one technical question that I dwelt on the other night when Mr. Benson was here. Last summer, I believe, or last spring, Canadian National ran an experimental train at a maximum speed of 141 miles an hour between Montreal and Toronto. I am not sure at what point it reached 141, but that was the maximum speed. I understand that the railway made provision for guards being at each of the many crossings along the route. I asked Mr. Benson whether or not the Canadian Transport Commission ha a regulation of 95 miles per hour top speed limit on that line, and he says no. I would like to know from you who prevents the railways, if indeed anyone does, perhaps they prevent themselves, from operating trains at considerably higher speeds than currently in operation on that route. I understand that the Turbo travels at an average speed of 86 miles per hour, which really is not that fast compared to the potential of that train and the quality of the track.

Mr. Lang: I believe that while there may not be any specific mileage limits on a lot of our track, there are some general rules in relation to safety that require the speed of the train to be related to the timing and arrangement of the signalling system, among other things, so if you are going to run trains at speeds 20 miles faster than you have been doing, you may have to reset your whole signalling systems for safety at the crossings in order to allow that train to cross with safety. In that sense the railway could make the change, but it would involve the cost of making the change. And, indeed, if it is going to run slow trains and fast trains over the same sets of crossings then it is involved in the question of either having two sets of signalling switches or block the track a long time, more than necessarily, when the slow train is making its way at a snail's pace across that same set of signals.

• 2105

Mr. Collenette: You would not have any specific information on how much that would cost, because if Canadian National can operate one train, presumably with some expenditure, they could improve their schedules? Last spring, when I asked you a question on terms of upgrading that track, you mentioned a figure of $500 million, which I described as a bit of a red herring, for improving the track. Now, if Canadian National can run this train, albeit with these stringent measures they took, is it not possible that

[*Interprétation*]

sociétés ferroviaires et une nouvelle société représentant les intérêts des passagers prendront les mesures nécessaires pour améliorer les voies ferrées. Ces améliorations peuvent donc s'appliquer à d'autres sections dans le pays, mais en priorité aux lignes Montréal-Toronto Toronto-Windsor. Nous avons également fait des soumissions pour avoir de nouveaux trains et nous avons fait des appels d'offres pour trois à dix trains. Si un nombre inférieur était choisi, ce serait pour une section de la ligne, tandis qu'un chiffre plus élevé couvrirait une partie beaucoup plus grande de la ligne.

M. Collenette: Finalement, monsieur le président, j'aimerais poser une question technique que j'ai déjà abordée l'autre soir lorsque M. Benson était présent. L'été dernier, ou au printemps dernier, le Canadien National a lancé un train expérimental capable d'atteindre la vitesse maximale de 141 milles à l'heure entre Montréal et Toronto. Je ne sais pas à quel endroit cette vitesse a été atteinte, mais c'était la vitesse maximale. Je crois comprendre que la compagnie a pris certaines dispositions afin que des gardiens se trouvent à chacun des passages. J'ai demandé à M. Benson s'il existait un règlement de la Commission canadienne des transports limitant à 95 milles à l'heure la vitesse sur cette ligne, et il m'a répondu que non. J'aimerais savoir qui empêche les sociétés ferroviaires, si toutefois quelqu'un les en empêche, mais peut-être se l'interdisent-elles, de faire rouler leurs trains à des vitesses nettement plus élevées que les vitesses actuellement respectées sur cet itinéraire. Je crois savoir que le turbo roule à une vitesse moyenne de 86 milles à l'heure, ce qui n'est pas rapide si l'on pense aux possibilités de ce train et à la qualité de la voie.

M. Lang: Même s'il n'existe pas de limites précises à la vitesse des trains sur les voies ferrées, il existe certaines règles générales de sécurité qui exigent que la vitesse du train soit synchronisée avec le système de signalement, entre autres. Si vous faites rouler les trains à 20 milles de plus que la vitesse habituelle, vous devrez resynchroniser votre système de signalement, de façon que les normes de sécurité soient respectées lorsque le train traverse les routes. Le changement est donc faisable, mais il entraînerait des frais. Si des trains lents et rapides vont utiliser les mêmes croisements, il va falloir soit mettre en place deux systèmes de signalisation, soit bloquer la voie chaque fois qu'un train lent emprunte le croisement.

M. Collenette: Nous n'avons pas de chiffres de coûts précis, car si le Canadien National peut faire marcher ne serait-ce qu'un seul train de cette façon, même si cela entraîne des frais, ils devraient pouvoir améliorer leurs horaires. Au printemps dernier lorsque je vous ai posé une question concernant l'amélioration de cette voie ferrée, vous aviez mentionné le montant de 500 millions de dollars. Or si le Canadien National est parvenu à faire marcher ce train, bien qu'il lui en ait effectivement coûté, ne pensez-

[*Text*]

they could really improve service considerably on that line for just a fraction of the cost that you quoted last spring?

Mr. Lang: Well, any costs that I referred to are estimates that I have heard rail people talk about, and they knew what they meant in terms of track improvements and also the total question of signals and grade separations. Indeed, there are a number of cases where the risks would be sufficiently great that one would not tolerate trains at those speeds moving across crossings, even with automatic signals. You would want grade separations or you would want protected crossings where no one can cross. And that is one of the kinds of things that we are going to have to look at as we try to improve our use of rail passenger service and, therefore, faster trains.

We will have to talk to the provinces about whether or not they will be as willing to close down some of the local crossings on railway tracks as they are when they build throughways for highways, where they quite often block off a lot of the local crossings at that point. Will we do the same for rail in order to allow faster and safer rail transport. Those are the kinds of questions we are going to have to look at.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister if he has made a decision yet on the tenders made—I do not know whether it is direct to him, the National Harbours Board, or who—for the leasing of the terminal at Prince Rupert? I understand the expiration of the tenders was October 31. There are at least two tenders, one by one company and a joint tender by two other companies, and I am wondering if the Minister has arrived at a decision on this yet, when he will make an announcement, and who is going to get the operations of the terminal at Prince Rupert?

Mr. Lang: I understand there were four tenders, in fact, and the Grain Commission has received them. I believe the evaluation process is still going on at this stage and so the actual decision will come after we have received a report from the Grain Commission. That will come, ordinarily, to Mr. Whelan.

Mr. Benjamin: I see. It will be the Minister of Agriculture making the announcement on this then?

Mr. Lang: Yes.

Mr. Benjamin: Have you any idea when we can expect this?

Mr. Lang: No, because I have not had a report on whether there are any particular complications in evaluating the tenders. Evaluating tenders can be a very complicated business sometimes.

Mr. Benjamin: Yes. So it is a case that this should be directed to the Minister of Agriculture rather than yourself?

Mr. Lang: That is right.

[*Interpretation*]

vous pas qu'il puisse améliorer très sensiblement le service sur cette ligne et ce, pour bien moins cher que le montant cité au printemps dernier?

M. Lang: Les montants que je vous ai cités sont des estimations faites par les responsables des chemins de fer, bien entendu ils tiennent compte des frais d'amélioration des voies ferrées, de la signalisation etc . . . Dans certains cas, les risques seraient d'ailleurs tellement grands qu'il ne serait pas question de tolérer que des trains puissent traverser ces passages à niveau, même si ceux-ci étaient équipés de signalisation automatique. Il faudrait soit avoir des niveaux séparés, soit prévoir des niveaux protégés où il n'y aurait aucune possibilité de passage. C'est un des facteurs dont il va falloir tenir compte dans notre programme d'amélioration des chemins de fer et de la vitesse des trains.

Nous allons devoir demander aux provinces si elles sont disposées à fermer certains passages à niveau locaux comme cela se fait lorsque des autoroutes traversent des voies de chemin de fer. C'est ce qu'il va falloir faire pour assurer un transport par rail plus rapide et plus sûr. Ce seront donc des questions à examiner.

M. Collenette: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Collenette. La parole est à M. Benjamin.

M. Benjamin: Le ministre pourrait-il nous dire si une décision a déjà été prise en ce qui concerne les appels d'offre pour la location du terminal de Prince Rupert? Je ne sais pas si cette question dépend de lui ou bien de la Commission des ports nationaux. La date limite de ces appels d'offre est, paraît-il, fixée au 31 octobre. Je sais qu'il y a eu au moins, deux soumissions, une faite par une société et une soumission conjointe soumise par deux sociétés. Le ministre a-t-il déjà pris un décision? Quand compte-t-il la rendre publique et qui sera chargé de l'exploitation du terminal de Prince Rupert?

M. Lang: La Commission canadienne des grains a reçu quatre soumissions. Elles sont encore à l'étude, et la décision ne sera pas prise avant que nous ayons reçu le rapport de la Commission, qui devrait normalement être remis à M. Whelan.

M. Benjamin: Donc ce sera le ministre de l'Agriculture qui annoncera la décision?

M. Lang: Oui.

M. Benjamin: Vous avez une idée de la date?

M. Lang: Non, parce que je ne sais pas si l'étude des soumissions présente des complications ou non. Parfois, c'est un processus fort complexe.

M. Benjamin: Je sais. Il serait donc préférable d'adresser cette question au ministre de l'Agriculture plutôt qu'à vous?

M. Lang: En effet.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in the area of the miximum rates that the Minister mentioned in legislation be intends to bring in, in response to questions from my friends from the Okanagan, is it correct that those maximum rates will have a hooker in there which says, and I quote, "except for competitive reasons." Will that still be part of the criteria on rates or not?

Mr. Lang: No, not in regard to the maximum. That is a reference to an indication that we have foreseen a problem in simply and absolutely trying to apply a rule that said that no long-haul rate should be any lower than a short-haul rate, and a procedure for allowing for special exceptions is contemplated. And the reason for that is that it has become obvious that on occasion business for a Canadian product will be lost if a special situation cannot be comtemplated. I have had a recent occasion to look at a situation where salt cake from Saskatchewan could occupy a market in the Atlantic against off-shore competition only if a rather special low rate could be quoted on the product. The railway would have been willing to quote the rate but faced with the long-haul short-haul problem it was not prepared to lower all its rates all across the country to meet that lowering of rate at the end. The rates across the country—it was not that they were exorbitant. It was just that they were more full-cost recovery and the rate the railway was willing to quote was somewhere between full-cost recovery and the covering of its variable costs.

• 2110

Mr. Benjamin: Is it the intention in the legislation you are going to propose that these exceptions for competitive reasons will not be allowed in cases where there is no competition from another mode, for example? Exceptions will not be allowed for captive traffic.

Mr. Lang: I would expect that the only time they would be allowed is when it is very clear that the rate that is being allowed is a very special low rate, and where none of the other rates you could compare it to are exorbitant or out of the way at all.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, to return to my first question, am I to take it in the case of the Prince Rupert terminal that this lease—tenders for lease at that terminal are under the Minister of Agriculture, but is the terminal not owned and operated by the National Harbours Board?

Mr. Lang: No. It is owned and operated by the Canadian Grain Commission.

Mr. Benjamin: Oh, I see.

Mr. Lang: Naturally the Minister of Agriculture and I will look at the matter together.

Mr. Benjamin: All right. You can expect more questions on that soon.

Mr. Chairman, may I go to a decision made yesterday by the Canadian Transport Commission on freight rates for rapeseed and rapeseed products? I am wondering if the

[*Interprétation*]

M. Benjamin: En ce qui concerne les taux maximum qui figureront dans la nouvelle loi envisagée par le ministre, est-il vrai que ces taux maximum seront d'application sous réserve, et je cite: «Sauf pour des raisons de compétition». Est-ce que cela fera toujours partie des critères régissant les tarifs?

M. Lang: Pas en ce qui concerne les tarifs maximum. C'est simplement pour reconnaître l'impossibilité de stipuler qu'en aucun cas le tarif pour un long parcours ne saurait être inférieur à un court parcours, des exceptions devant toujours être prévues. En effet, nous risquons de perdre des affaires si nous m'admettons aucune entorse aux règles. J'ai récemment eu l'occasion d'apprendre que les salignons provenant de la Saskatchewan ne pouvaient occuper une bonne place sur le marché de la région de l'Atlantique contre les concurrents de l'étranger que si le prix demandé pour le transport du produit était un prix spécial assez peu élevé. L'entreprise ferroviaire aurait été disposée à accorder ce prix mais, à cause de la question du rapport entre longs parcours et petits parcours, elle n'était pas disposée à réduire ses tarifs dans tout le pays pour satisfaire à ce besoin. Les tarifs accordés dans l'ensemble du pays n'étaient pas tellement exhorbitants. Disons simplement qu'ils étaient plus rentables et que le prix que la compagnie ferroviaire était disposée à demander se situait entre le montant de la récupération de tous ses frais et celui de la récupération de ses frais variables.

M. Benjamin: Est-il dans l'esprit de la loi que vous allez proposer, que ces exceptions pour raisons concurrentielles ne soient pas permises dans les cas de non-concurrence d'un autre mode de transport, par exemple? Autrement dit, on ne permettra pas d'exception pour le trafic «captif».

M. Lang: Je pense qu'elles ne seront permises que lorsqu'il sera bien clair que le tarif exigé est un tarif bas spécial, et qu'aucun des autres tarifs auxquels il peut être comparé n'est exhorbitant ou exagéré.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour en revenir à ma première question, dois-je comprendre que, dans le cas du silo de Prince-Rupert, les soumissions pour location à ce silo relèvent du ministre de l'Agriculture? Pourtant, le silo n'appartient-il pas à la Commission des ports nationaux et n'est-il pas exploité par elle?

M. Lang: Non. Il appartient à la Commission canadienne des grains et est exploité par elle.

M. Benjamin: Ah, je vois.

M. Lang: Naturellement, le ministre de l'Agriculture et moi-même étudierons la question ensemble.

M. Benjamin: Très bien. Vous pouvez compter sur des questions à ce sujet bientôt.

Monsieur le président, j'aimerais traiter des décisions prises hier par la Commission canadienne des transports sur les tarifs de marchandises pour la graine de colza et les

[*Text*]

Minister can tell us if he has examined those. Taking a look at the anomalies of 1972 until now, compared to anomalies that are built into these rates that are posted yesterday by the CTC on rapeseed meal and rapeseed oil, if my figures are correct they are substantially higher—the anomalies I mean—than the anomalies we had up until these rates were proclaimed yesterday by the Canadian Transport Commission.

I can give an illustration. If you take 100 pounds of rapeseed which travels under the statutory rate, which gives you 62 pounds of meal and 38 pounds of oil, the anomaly for example of meal in a hopper car—120,000 pounds minimum load—the anomaly as between that and rapeseed was 40 cents per 100 pounds, and with what the CTC put out yesterday it has now moved up to 62 cents, the anomaly.

I am wondering if the Minister has looked at these. I have statistics here as long as your arm on a whole group of anomalies. The anomalies have now been exaggerated worse than they were. Has the Minister looked at these and, if so, does he agree that the anomalies are worse? If so, what is he going to do about it?

Mr. Lang: We knew that with the coming of even the very lowest rate we could, by law, have for oil and meal, which is what those rates you quote are—at least that is what the CTC has been asked to quote and I have not had a chance to examine them in a technical way to try to second-guess the CTC. But we knew that with the cost increases that had occurred between 1974 when the rates were frozen and the current time, the new lowest, by law allowed, rates were likely to be higher than the 1974 rates were, and that, as you say, has increased the anomaly, increased the discrepancy between the cost of moving seed and the cost of moving oil and meal.

We knew that was going to happen, so we were ready with a program of assistance for these next 18 months while we consider further the issue of how to deal with the long-term problem. That program of assistance I announced in Calgary last Friday in terms of $2.5 million to make up the difference to the rapeseed crushers between the rates they were in the habit of paying and the new rates.

• 2115

Mr. Benjamin: Would it not have been simpler and certainly saved on administration procedures and costs just to say to the CTC and the railroads, the rate you will now charge will only be as high, not as the compensatory rate but it will only be as high as the $2.5 million you are ing to send to the crushers?

Mr. Lang: That would have been illegal. The law provides that no rate shall be charged except where it is

[*Interpretation*]

produits de cette graine. Je me demande si le ministre pourrait nous dire s'il a examiné ces décisions. Si l'on étudie les écarts acceptés depuis 1972 jusqu'à maintenant, et qu'on les compare aux écarts compris et acceptés dans les tarifs annoncés hier par la CCT pour la farine de colza et l'huile de colza, si mes chiffres sont exacts, les écarts entérinés hier par la Commission canadienne des transports sont considérablement plus élevés que les écarts que nous avons connus jusque-là.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Supposons que l'on transporte 100 livres de colza au tarif statutaire, ce qui nous donne 62 livres de farine et 38 livres d'huile: l'écart de coût, par exemple, pour le transport de farine dans un wagon-trémie—dont la charge minimale est de 120,000 livres—l'écart de coût entre le transport de cette farine et le transport de graines de colza était de 40c. par quintal, alors qu'avec les chiffres avancés hier par la CCT, cet écart s'élève à 62c.

Je me demande si le ministre a étudié cette question. Je dispose ici d'un très grand nombre de statistiques sur l'ensemble de ces écarts de coût. Ces écarts ont empiré. Le ministre a-t-il étudié ces chiffres et, dans l'affirmative, admet-il que ces écarts rendent la situation intolérable? Dans l'affirmative, que compte-t-il faire à ce sujet?

M. Lang: Nous avons su cela aussitôt qu'ont été établis les tarifs les plus bas que, d'après la loi, nous puissions demander pour l'huile et la farine; ce sont d'ailleurs ces tarifs que vous citez, ou du moins ceux que nous avons demandé à la CCT d'indiquer, et je n'ai pas encore eu l'occasion de les examiner de près pour voir s'ils étaient justifiés. Nous savons toutefois que, compte tenu des augmentations de coût survenues entre 1974, époque où les tarifs ont été bloqués, et la période actuelle, les nouveaux tarifs, même les plus bas, qui seraient permis par la loi seraient probablement plus élevés que ceux de 1974 et que, comme vous l'avez dit, cela augmenterait l'écart entre le coût de transport des graines et le coût de transport de l'huile et de la farine.

Nous savions que cela se produirait, c'est pourquoi nous avons préparé un programme d'aide pour les dix-huit mois à venir, nous profiterons de cette période pour étudier la manière de résoudre le problème à long terme. J'ai fait état à Calgary vendredi dernier de ce programme d'aide de 2.5 millions de dollars, qui vise à effectuer des paiements compensatoires aux broyeurs de graines de colza à cause de la différence entre les prix qu'ils avaient l'habitude de payer et les nouveaux prix.

M. Benjamin: N'aurait-il pas été plus simple et moins coûteux—certainement du point de vue administratif—de dire simplement à la CCT et aux entreprises ferroviaires d'exiger un prix correspondant non au taux compensatoire mais au niveau conciliable avec la somme de 2.5 millions de dollars versée aux broyeurs?

M. Lang: Cela aurait été illégal. Aux termes de la loi, aucun tarif ne peut être exigé s'il n'est fixé précisément par

[*Texte*]

specifically provided by statute, as in the case of the Crowe rate, but otherwise no rate shall be lower than a rate that covers variable costs. Those are not the technical terms of the law but that is essentially the spirit of it.

Mr. Benjamin: As a Minister being caught in between all the different crushers, the five different plants in the Prairies and the ones in the East and so forth, why would the Minister not just send a cheque for $2.5 million to the railroads to make up any loss? Why would you get involved with trying to send to all the crushers?

Mr. Lang: Because by law the railways have to charge a rate no lower than those figures.

Mr. Benjamin: That is without the statutory rates.

Mr. Lang: That is right.

Mr. Benjamin: Then, could the Minister explain why the CTC has issued rates for rapeseed oil and meal to Vancouver, the new rates which go beyond the statutory rates, but to Thunder Bay they have issued a rate for oil but not for meal? Does that mean that rapeseed meal is still classed under the statutory rates to Thunder Bay?

Mr. Lang: There are some peculiar reasons for that and the answer is yes.

Mr. Benjamin: Then why would you not put rapeseed meal under the statutory rates to Vancouver? You cannot send it east under statutory rates and not west, or can you?

Mr. Lang: There is a peculiarity in the interpretation of the law.

Mr. Benjamin: Peculiar? It is outrageous. It is ridiculous.

Mr. Chairman, some places have statutory grain rates, Crowe rates, and other places have not under what was issued by the CTC yesterday. Is the Minister going to do something about that peculiarity, as he calls it? If rapeseed meal can go to Vancouver under the statutory rate, why the hell can it not go to Thunder Bay? That is my question. If there is a peculiarity, is the Minister going to put a stop to that peculiarity?

Mr. Lang: It would require a legislative change, and obviously that faces up to the whole question of how we try to bring some rationality into this situation where processing on the Prairies is being discouraged.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: You will have to put me down again.

The Chairman: I have allowed you a couple of minutes. I will put you down for the second round. I think you will have a chance to get back on.

[*Interprétation*]

un statut, comme c'est le cas du tarif du Pas du Nid de corbeau. Autrement, aucun tarif ne peut être inférieur à un tarif qui couvre les frais variables. Ce ne sont pas là les termes techniques de la loi, mais c'en est essentiellement l'esprit.

M. Benjamin: En votre qualité de ministre, pris entre ces divers broyeurs, soit les cinq usines des Prairies, celles de l'Est et ainsi de suite, pourquoi n'enverriez-vous pas simplement un chèque de 2.5 millions de dollars aux entreprises ferroviaires, à titre de compensation? Pourquoi prenez-vous la peine d'essayer d'envoyer cet argent à tous les broyeurs?

M. Lang: Parce que, de par la loi, les entreprises ferroviaires doivent exiger un tarif qui ne soit pas plus bas que ces chiffres.

M. Benjamin: Abstraction faite des tarifs statutaires.

M. Lang: Parfaitement.

M. Benjamin: Dans ce cas, le ministre pourrait-il expliquer pourquoi la CCT a émis pour le transport de l'huile et de la farine de colza à Vancouver de nouveaux tarifs qui vont au-delà des tarifs statutaires, alors que pour Thunder Bay elle a émis un tarif pour l'huile, mais pas pour la farine? Cela signifie-t-il que la farine de colza est encore classée au terme des tarifs statutaires lorsqu'elle est expédiée à Thunder Bay?

M. Lang: Il y a des raisons particulières pour cela, et ma réponse est oui.

M. Benjamin: Pourquoi, dans ce cas, la farine de colza n'est-elle pas soumise aux tarifs statutaires pour Vancouver? Vous ne pouvez tout de même pas l'envoyer à l'Est à des tarifs statutaires, et pas à l'Ouest, n'est-ce pas?

M. Lang: Il y a une particularité d'interprétation à la loi.

M. Benjamin: Particularité? Mais c'est abominable. C'est ridicule.

Monsieur le président, certains endroits jouissent des tarifs statutaires pour le transport des grains, des tarifs semblables à ceux du Pas du Nid de corbeau, d'autres endroits n'en ont pas, au terme des directives émises hier par la CCT. Le ministre compte-t-il prendre des mesures au sujet de ce qu'il appelle une particularité? Si la farine de colza peut être envoyée à Vancouver aux tarifs statutaires, pourquoi diable ne peut-elle pas être envoyée à Thunder Bay au même tarif? Telle est ma question. S'il existe une particularité, le ministre va-t-il la supprimer?

M. Lang: Il faudrait modifier la loi, et il est évident que cela nous amène à mettre plus de logique dans une situation où l'on décourage tout traitement effectué dans les Prairies.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Veuillez m'inscrire pour un deuxième tour.

Le président: Je vous ai accordé deux ou trois minutes de plus. Je vous inscrirai pour un deuxième tour. Je pense que vous aurez l'occasion de reprendre la parole.

[*Text*]

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, there is one that rather intrigues me. It is that $1 vote with regard to the authorized conversion of outstanding government loans to equity for the Northern Transportation Company. If you look at it, it amounts to $24.9 million. Will this allow the Northern Transportation Company to operate on a sound financial basis in the future?

Mr. Lang: I would not want to say that it allows it to begin to show a commercial profit in its current position with the amount of business that it has, but it does put it in a position better related to the normal equity in the structure of a commercial company. Perhaps Mr. Cameron could comment on how close to a break-even point this will allow it to come.

The Chairman: Mr. Cameron.

Mr. Cameron: That conversion to equity will permit the company to operate at a break-even point if conditions are particularly favourable. It is possible that some subsidy will still be required.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): What conditions are you referring to to be particularly favourable?

Mr. Lang: It is really the question of the development that is going to occur in the Mackenzie Valley region, for instance. The company put out a fair amount of investment in preparing itself for carrying more product than it is at this point offering. Obviously if development in that area moves ahead, if such a thing as a possible pipeline were to move ahead, then the Northern Transportation Company would share very much in that business.

Mr. Cameron: For example, we have had very little freight into Alaska this year and it is expected that there may be a greater amount of freight this coming year, which is quite profitable freight. That would be one of the conditions that I speak of.

• 2150

Mr. Douglas (Bruce-Grey): It has been said—rumoured, perhaps—that several other Crown corporations, if given the same opportunity to convert the outstanding debt to equity, could possibly have the same chance of, maybe not making a profit, but going less in the hole. I have heard it said about Air Canada, for instance. Is any thought being given to writing off this loan debt and converting to equity, or perhaps putting them on a more sound financial footing than they appear to be at the present time?

Mr. Lang: Yes. We are proposing to do exactly that with Air Canada, and we will likely do that with one or two other Crown corporations. It simply makes more sense to start them off with an analysis background more comparable to

[*Interpretation*]

M. Benjamin: Merci.

Le président: Monsieur Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, il y a une question qui m'intrigue. Il s'agit de ce crédit de $1 portant autorisation de la conversion des prêts et avances gouvernementaux en souffrance en capital-actions pour la Société des transports du Nord. Si vous étudiez la question, cela représente 24.9 millions de dollars. Cela permettra-t-il à la Société des transports du Nord de fonctionner convenablement à l'avenir?

M. Lang: Je ne dirai pas que cela permettra de commencer à tirer des bénéfices commerciaux de sa situation actuelle, compte tenu des nombreuses affaires dont elle s'occupe, mais cela l'améliore en ce sens que cela lui donne le capital-actions normal d'une entreprise commerciale. M. Cameron pourrait peut-être expliquer comment cette mesure permettra à la Société de se rapprocher de l'équilibre.

Le président: Monsieur Cameron.

M. Cameron: Cette conversion en capital-actions ordinaire permettra à la Société de se rapprocher du seuil de rentabilité si les conditions sont particulièrement favorables. Il est possible qu'il faille encore lui accorder certaines subventions.

M. Douglas (Bruce-Grey): Quelles sont les conditions particulièrement favorables auxquelles vous faites allusion?

M. Lang: Il s'agit au fond de savoir quelle sera l'évolution dans la Vallée du Mackenzie, par exemple. La Société a investi beaucoup d'argent pour se préparer à transporter plus de produits qu'actuellement. Il est évident que si le développement de cette région s'accélère, si l'oléoduc éventuel est construit, on en tirerait grandement profit.

M. Cameron: Par exemple, nous avons transporté très peu de marchandises en Alaska cette année et nous prévoyons une augmentation du transport des marchandises assez rentables. C'est là une des conditions dont je parle.

M. Douglas (Bruce-Grey): On a dit, mais peut-être ne sont-ce que des rumeurs, que plusieurs autres sociétés de la Couronne, si on leur permettait aussi de convertir leurs dettes en souffrance en capital-actions ordinaires, pourraient bien réussir non à réaliser des bénéfices, mais au moins à diminuer leur déficit. J'ai entendu cela à propos d'Air-Canada, par exemple. A-t-on songé à radier cette dette et à la convertir en capital-actions, ou peut-être à aider cette société à retrouver un équilibre financier plus solide que celui qu'elle connaît actuellement?

M. Lang: Oui. Nous nous proposons de faire exactement cela avec Air Canada, nous le ferons probablement aussi avec une ou deux autres sociétés de la Couronne. Il est simplement plus normal de les mettre dans une situation

[*Texte*]

that in the world in which they are competing and, therefore, to have a judgment of them that is more comparable.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): From financial figures that Air Canada has presented, should this debt be written off so that Air Canada would be in a position where—I know, and I want to put it on the record, that I feel that Air Canada can compete with any air service in the world . . .

Mr. Forrestall: Not in eastern Canada they cannot.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): . . . if they are started on a reasonably square footing with any of the other major airlines. They are well respected in international air service and international air traffic.

Mr. Horner: That is because they provide cut rates in international . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Mr. Lang, could we then hope in future reports to this Committee and to the Government of Canada to find them if not a break-even position very close to it?

Mr. Lang: Yes, I am sure you will. I would not exclude the odd bad year still in whatever corporate structure one found, but I do foresee, under the new system, profitable positions for the company.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): I tend to agree that in some instances some of these Crown corporations with the removal of the large debt they have got into—through in some cases fault of their own, in some cases through no fault of their own—would be given a much better economic base to work from.

I would like to turn now to the $20 million referred to in Vote 51b.

> Vote 51b—Surface Transportation—Payment to Alberta, in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council . . .

In your opening statement, Mr. Lang, you said that it had to do with items of an agreed-upon nature. Agreed upon by whom, and what items?

Mr. Lang: When the 1974 oil-pricing agreement was arranged, a certain amount of money—in this case with Alberta it worked out to $145 million—was seen as being set aside, out of the oil revenue that was coming to the federal government, for purposes within that province, which would be agreed upon. Those have now been agreed upon between Alberta and the Government of Canada in relation to the one third of that amount that was designated for transportation purposes by agreement. There has not yet been final agreement on the exact disposition of the energy-research portion of that money.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): How much of that money would go into energy research?

Mr. Lang: It would be $97 million.

[*Interprétation*]

plus sembable à celle des sociétés auxquelles elles font concurrence à l'échelle mondiale; ceci nous permettrait de les juger par comparaison à ces autres sociétés.

M. Douglas (Bruce-Grey): D'après les chiffres présentés par Air Canada, si cette dette était radiée, Air Canada pourrait alors . . . je sais, je pense, et je désire signaler qu'Air Canada peut faire concurrence à n'importe quel service aérien au monde . . . .

M. Forrestall: En tout cas pas dans l'est du Canada.

M. Douglas (Bruce-Grey): . . . . si elle est mise dans une situation à celle de n'importe quelle autre grande ligne aérienne. C'est une société qui s'attire le respect en matière de service aérien international.

M. Horner: Évidemment, ses tarifs internationaux sont réduits . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Douglas (Bruce-Grey): Monsieur Lang, pouvons-nous espérer découvrir dans ses rapports futurs présentés au Comité et au gouvernement du Canada, que cette société a atteint le seuil de rentabilité ou du moins, qu'elle s'en rapproche?

M. Lang: Oui, j'en suis certain. Il y aurait même, j'imagine, une mauvaise année de temps en temps, chose normale pour toute société, mais je pense que, dans ce nouveau système, la société serait avantagée.

M. Douglas (Bruce-Grey): J'admets que, dans certains cas, certaines des sociétés de la Couronne, si l'on supprime leurs grandes dettes, accumulées parfois à cause de leurs erreurs, parfois à cause de circonstances incontrôlables, se trouvent dans une situation économique plus enviable.

J'aimerais passer maintenant aux $20 millions dont il est question au crédit 51b.

> Crédit 51b—Transports de surface—Paiements à l'Alberta, selon les conditions approuvées par le gouverneur en conseil . . . .

Dans votre déclaration préliminaire, monsieur Lang, vous avez dit que cela portait sur des articles convenus. Qui en a convenu et quels sont ces articles?

M. Lang: Lorsque l'accord de 1974 sur le prix du pétrole a été conclu, il a été entendu qu'une certaine somme d'argent—dans le cas de l'Alberta, cela s'est chiffré à $145 millions de dollars—provenant des recettes preçues par le gouvernement canadien sur la vente de pétrole, serait mise de côté pour être utilisée dans cette province à des fins à préciser. Or, l'Alberta et le gouvernement du Canada en ont maintenant convenu de la destination d'un tiers de ce montant: Il sera destiné aux transports. On n'a pas encore décidé de l'utilisation de la partie de cet argent réservée à la recherche en matière d'énergie.

M. Douglas (Bruce-Grey): Quelle est la somme d'argent consacrée à la recherche en matière d'énergie?

M. Lang: Elle s'élève à $97 millions de dollars.

[*Text*]

Mr. Douglas (Bruce-Grey): The Department of Transport's share of that $145 million is $20 million?

Mr. Lang: No. There will be two additional amounts expected in the next two years' estimates—in the main estimates next year and the following year—of $14 million each for a total of $48 million.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): This seems a large amount of money, and as long as it is going to good purposes I am not concerned that that agreement was made. I would like to get a little further indication as to what the $20 million is being spent on as far as Alberta is concerned. What advantage will it be to that province? Is it going to up-grade their transportation system? Is it going to provide them with a better shot at transportation? Can you give us some indication of what, exactly, the $20 million is going to do for the Province of Alberta?

• 2125

Mr. Lang: It will be used for a variety of transportation purposes, including certain airport projects, which would not otherwise have been able to go ahead, also including some improvements in the system of the Yellowhead Highway across Alberta, including some potential city bypasses, and I also understand that a prototype hovercraft is going to be constructed in Alberta with part of the funds.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Of course, these projects are under the control and financial care of the Alberta government.

Mr. Lang: That is right, but there is an agreement with Alberta that they will make it clear with these projects that the funds do arise out of the federal-provincial oil pricing agreement.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, there have been a number of comments in the last six months or a year having to do with short-haul air traffic and the fact that Air Canada, for instance, appears to be losing a considerable amount of money. I have heard figures in the area of $10 a flight for flights between here and Montreal, between Montreal and Toronto, and so on, partly because the fuel costs have—I have very great difficulty in getting this kind of information, but one way or another it seems that with optimum loading in a DC-9 you have four or five times as much fuel used for a hundred-mile flight as you would for, say, a sixteen hundred-mile flight. That was on a per mileage basis.

We also had the STOL scene. I realize why STOL was there, it was an experiment, and so on, but it seemed to me that we were subsidizing STOL at that particular point. We had to in some way or other subsidize Air Canada. Actual-

[*Interpretation*]

M. Douglas (Bruce-Grey): La part du ministère des Transports sur ces $145 millions de dollars, s'élève-t-elle à $20 millions de dollars?

M. Lang: Non. Nous envisageons de demander, dans les budgets principaux des deux années à venir, une somme de $14 millions de dollars, pour chaque année, ce qui nous amène à un total de $48 millions.

M. Douglas (Bruce-Grey): Cela semble important; dans la mesure où cette somme est bien utilisée, je ne m'inquiète pas de l'entente conclue. J'aimerais recevoir des renseignements supplémentaires sur l'utilisation des $20 millions en Alberta. Quels seront les avantages qu'en tirera la province? Cela va-t-il améliorer son système de transports? Cela va-t-il lui permettre d'avoir des moyens de transports améliorés? Pouvez-vous nous dire exactement à quoi serviront ces $20 millions en Alberta?

M. Lang: Ce montant sera utilisé pour toutes sortes de projets touchant les transports, y compris des travaux d'aéroport qui n'auraient pu être mis à exécution sans cet apport, des améliorations du tronçon de la route de Yellowhead passant en Alberta, la construction de routes d'évitement en dehors des villes, ainsi que, selon des renseignements que j'ai obtenus, la construction d'un prototype d'aéroglisseur en Alberta.

M. Douglas (Bruce-Grey): Évidemment, tous ces projets relèvent, financièrement et autrement, du gouvernement de l'Alberta.

M. Lang: Certainement, selon une entente avec l'Alberta, la province devra indiquer clairement que les fonds viennent de l'accord fédéral-provincial sur les prix du pétrole.

M. Douglas (Bruce-Grey): Je vous remercie, monsieur le ministre.

Le président: Merci, monsieur Douglas. Vous avez la parole, monsieur McRae.

M. McRae: Monsieur le ministre, au cours des derniers six mois ou au cours de la dernière année, on a beaucoup parlé du transport aérien sur courte distance et des pertes d'argent subies par Air Canada. Les chiffres cités semblent indiquer un déficit de $10 par vol pour les vols entre Ottawa et Montréal, Montréal et Toronto, et d'autres vols de ce genre. Ce serait dû en partie au coût du combustible. J'ai eu beaucoup de mal à obtenir ce renseignement, mais il semble que, lorsqu'un DC-9 est rempli complètement il en coûte, par mille, quatre ou cinq fois plus en combustible pour les vols de 100 milles que pour les vols de 1,600 milles.

Il y a aussi l'ADAC. Je sais que le système ADAC est expérimental, mais il me semble qu'il est subventionné actuellement. Il faut subventionner Air Canada d'une façon ou d'une autre. Actuellement, Air Canada n'est pas vrai-

[*Texte*]

ly, it is not subsidize, because of the fact of Air Canada being a nationally-owned airline. If it was losing money it was losing money, so that is another form of subsidy. We were also taking traffic away from rail, and they were into a subsidy, so it seems to me we were doing a three-way subsidy thing, and I would like to cut that to a one-way subsidy thing. I feel that we should have a real good look and see whether or not Air Canada and other airlines should really get out of this traffic, I think some of them would like to get out of it, and let us put that $10, or whatever it is, into air because in the future fuel costs are going to be significantly higher.

On the other hand, I think you can go from here 1,600 miles probably as cheaply fuelwise by air as you can by rail or by another mode. It seems to me that the kind of money you would save there, the kind of money you would save in—I understand that 40 per cent of the air traffic out of Toronto is of a short-haul nature, and when we talk about congestion at Malton, and so on, we are talking about—if we could remove some of that 40 per cent, a significant portion of the 40 per cent, and get it into the service mode we would probably also save ourselves a long time down the line building another airport.

I would like you to comment for a moment on that, but not too long because I want to get into the marine mode for a second.

Mr. Lang: Just to put the STOL comments aside, it was an experiment and I think it proved itself most valuable for that reason, but I agree with you essentially, except . . .

Mr. Horner: It was valuable for what?

Mr. Lang: . . . I want to make it quite clear that I do not generally believe in forcing people to use a particular form of travel but, on the other hand, it is fair enough to say to them that if the real cost of their travelling between Montreal and Ottawa is very high they ought to only choose that if they see very clearly what that is, and that of course is what we intend to do with progressively increased landing fees or other charges that properly take into account all of the costs and also really saying to the airlines that we do not see why your long-haul passengers should subsidize your short-haul passengers in your over-all operations. At that point there still may be some limited, very high cost short-haul service by air available between Ottawa and Montreal, but it will be very limited and not very many people will use it, and they will go other ways.

Mr. McRae: But the stimulation, though, should be from the other side, where rail would move much faster, equipment should be better and the service better. Some of it is pretty good, but we have a long way to go in that direction. I would hope that as a government we would set ourselves the task of doing everything we can to stimulate that shift, because I do not think the airlines can go on. Mr. Horner is correct when he says we are paying to the West these kinds of fees. It is costing people on the long-hauls if they are subsidizing people on the short-hauls.

[*Interprétation*]

ment subventionnée puisque c'est une société d'État, mais si elle est en déficit, il faut accepter le déficit. C'est une autre forme de subvention. Nous faisons concurrence aux chemins de fer, qui eux-mêmes sont subventionnés, de sorte qu'il y a des subventions versées à trois niveaux. Je voudrais qu'on en revienne aux subventions à un seul niveau. Nous devrions examiner la possibilité qu'Air Canada et les autres transporteurs aériens se retirent de ce marché. Certains d'entre eux ne se feraient pas prier. Nous pourrions à ce moment-là utiliser les $10 ou le montant ainsi récupéré, quel qu'il soit, à d'autres fins liées au transport aérien, puisqu'à l'avenir le coût du combustible sera sûrement beaucoup plus élevé que maintenant.

D'autre part, je pense qu'il est possible de voler sur une distance de 1,600 milles aussi économiquement du point de vue du combustible que de voyager par train ou par un autre moyen. Il y aurait des économies réalisées à ce niveau, mais plus encore. Je pense que 40 p. 100 du trafic aérien vers Toronto est attribuable aux vols sur courte distance. On parle de congestion à l'aéroport de Malton. S'il était possible de lui retirer ce 40 p. 100 du trafic pour le confier à un autre moyen de transport, nous n'aurions pas besoin, en tout cas pas aussi rapidement, de construire un autre aéroport.

Je vous demanderai de me donner assez brièvement votre opinion là-dessus; je vais aborder tout à l'heure la question du transport maritime.

M. Lang: Pour régler le cas de l'ADAC, je dirai que c'est en effet une expérience et qu'elle a été très utile. Cependant je suis d'accord avec vous, sauf . . .

M. Horner: Elle a été utile à quoi?

M. Lang: . . . je suis d'avis qu'il ne faut pas forcer les gens à adopter un moyen de transport plutôt qu'un autre. D'autre part, il faut dire aux usagers du système, si le coût réel de leur voyage entre Montréal et Toronto est extrêmement élevé, qu'ils ont le choix peut-être, mais qu'ils doivent voir quel est ce coût. Nous avons l'intention d'aller dans cette direction progressivement en augmentant les droits d'atterrissage et les autres droits de façon à tenir davantage compte des coûts réels. Nous voulons indiquer aux transporteurs aériens également que nous ne voyons pas pourquoi les voyageurs sur longue distance devraient subventionner les voyageurs sur courte distance dans le contexte général. Il pourra rester un service aérien entre Ottawa et Montréal, mais il sera limité et extrêmement coûteux. Il y aura très peu de gens qui pourront l'utiliser.

M. McRae: Mais les voyageurs devraient être encouragés à adopter les autres moyens de transport; les chemins de fer devraient être plus rapides, le matériel ainsi que le service devraient être améliorés. Il nous reste beaucoup à faire dans ce domaine. Je souhaite que le gouvernement se donne comme tâche d'encourager un changement. Ce ne sont pas les transporteurs aériens qui peuvent le faire. M. Horner a raison de dire que c'est l'Ouest qui en souffre. Ce sont les voyageurs sur longue distance qui doivent subventionner les voyageurs sur courte distance.

[*Text*]

• 2130

To go to the marine side of it, I am concerned about seaway tolls. While I can accept the notion that the seaway has not been paid for, on the other hand I do believe the seaway costs are being met by present tolls minus the interest charges. However, it seems to me there is an attitude here that says the shipping industry has got to be a very heavy-user pay thing, ignoring the fact that we have subsidized the other modes in the past, particularly and considerably at the expense of the shipping industry. It seems to me that we might be looking again at the seaway and amortizing or writing off the seaway debt and just trying to run the thing on a cost basis. From what I can gather, I cannot see that the shipping companies, the people who are shipping, have had any great advantage over the seaways that other modes have not had or that shippers have not had other modes, given the history of this country: the subsidies to the CPR when we first started the thing going, the constant assistance we have given to the CNR, the paying off or in some way or other covering most of their costs. It seems to me that increasing the seaway tolls beyond the cost of operating it, very significantly beyond it, to allow for paying off this debt is not a fair toll.

Mr. Lang: I do not particularly disagree with that, but I do observe that the costs are not being met any longer—I am ignoring interest altogether when I say that—and progressively will be met far less. So your philosophy itself might require some increases, recognizing rising costs over time. Also, there is no particular reason why the Canadian taxpayer ought to pay the greater part of the loss on operating the seaway when a good chunk of the goods that move through there are not Canadian goods.

Your other comments about dealing with the debt, and perhaps even coming back to Mr. Douglas' other comment about dealing with debt and equity in a different way in the future, are things we have very much in mind in any restructuring we will do with the seaway. I do not expect that we would deal with tolls without dealing with debt and refinancing at the same time.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, has the Minister given any attention to the air scheduling of two lines serving the same routes, and has he tried to direct scheduling in such a way that if two lines are serving the same route they would not be virtually simultaneous and overly competitive? If you examine the schedule of Air Canada and EPA in the Atlantic area you find that they are too close together timewise to be either serviceable or respectably competitive. I am not complaining of behalf of EPA or against Air Canada, but it does look as if there were a premeditated attempt to sort of try to be very competitive, it appears that way on the surface. Have any of your staff in any way participated in that scheduling and have they tried to keep from duplication?

[*Interpretation*]

J'aborde maintenant le transport maritime. Les droits d'utilisation de la voie maritime m'inquiètent beaucoup. Je sais que la voie maritime n'est pas encore payée, mais il faut bien reconnaître que les coûts sont couverts actuellement par les droits, si on exclut les intérêts de la dette. On semble, en général, soutenir que l'industrie maritime doit être taxée au maximum, on veut ignorer que les autres moyens de transport ont été subventionnés par le passé et le sont encore, aux dépens surtout de cette même industrie maritime. Il me semble que nous devrions réexaminer la question de la voie maritime, envisager d'amortir la dette et de fonctionner simplement de façon à couvrir les coûts. Personnellement, je ne vois pas que les compagnies de navigation aient pu tirer de la voie maritime un profit qui aurait été refusé aux autres moyens de transport. Je ne vois pas ce que les compagnies de navigation ont eu de plus que les autres moyens de transport au cours de l'histoire. Des subventions ont été versées au CP à ses débuts; une aide constante a été accordée au CN, la plupart de ses coûts ayant été assumés par le gouvernement. Il me semble qu'il n'est pas juste, pour payer la dette, d'accroître les droits d'utilisation de la voie maritime, au-delà de ce que permettent les exigences de son fonctionnement.

M. Lang: Je ne suis pas nécessairement en désaccord avec vous, mais je dois vous faire remarquer que les coûts sont de plus en plus difficiles à couvrir, et je ne parle pas ici de l'intérêt de la dette. Même selon votre logique, il faudrait procéder à des augmentations pour tenir compte de l'augmentation des coûts. Il n'y a pas de raison non plus que le contribuable canadien paye la plus grande partie des pertes occasionnées par l'utilisation de la voie maritime, alors que la majorité des denrées qui y sont transportées ne sont même pas canadiennes.

Pour revenir à votre remarque sur la dette, et pour rejoindre aussi l'observation de M. Douglas concernant la façon de comptabiliser à l'avenir les dettes et les avoirs, c'est un sujet que nous avons présent à l'esprit lorsque nous pensons à restructurer la voie maritime. Nous ne voulons certainement pas examiner la question des droits en dehors de celle de la dette et du refinancement.

Le président: Je vous remercie, monsieur McRae. Vous avez la parole, monsieur McCain.

M. McCain: Le ministre a-t-il examiné la question des horaires des transporteurs aériens pour les mêmes itinéraires et a-t-il essayé de faire que des transporteurs aériens n'aient pas des vols en même temps ou ne se fassent pas une trop grande concurrence sur les mêmes itinéraires? Si l'on examine les horraires d'Air Canada et d'EPA dans la région Atlantique, on s'aperçoit qu'ils sont beaucoup trop semblables pour être pratiques ou même acceptables du point de vue de la concurrence. Je ne me plains pas ici au nom d'EPA ou d'Air Canada, mais il semble que l'on a voulu délibérément se faire une très grande concurrence. C'est certainement l'impression que l'on a. Vos collaborateurs ont-ils eu quelque chose à voir avec le préparation des horaires et ont-ils essayé d'éviter le double emploi?

[*Texte*]

Mr. Lang: I have been concerned about that issue. It occurs all across the country, of course, and not just in the Atlantic region in the example to which you refer. It tends to occur out of what you might call competition: to move your schedules as close to the maximum traffic load as possible and therefore to appraoch pretty close to the other fellow's traffic pattern too. I have discussed this with the airlines in some cases, and it is difficult within the current environment to very easily get them to move off without their having to have discussions or bringing a new role for the CTC or some other body into play. I am giving thought to that very question: what ought to be done, and by whom ought it to be done, so that where a better service could be provided there can be some form of arbitration between the natural competition that might bring them closer together in order to compete.

• 2135

Mr. McCain: If you were to go from Ottawa to Fredericton you would have found in the initial schedule which was issued that the convenient time for departure from Ottawa to Montreal would put you into Montreal at the exact time of departure of EPA, as an example. Now EPA recognized the problem and altered their schedule a few minutes, so that if Air Canada were on time you could make that connection.

It does seem to me that if any airline is really interested in doing business and serving people, then there has to be an element of co-ordination. Sure, there shall always be competition too, but I think that has to come in service and not in timing.

Mr. Lang: I indicated to you earlier that I recognize there is some value in the competition and of course there are some laws in the country in regard to that too, and how far they can go in looking at these matters together. That is why I really raised the issue with you as to the appropriate role and whether it would be, say, a CTC role that would help to arbitrate in these circumstances. The airlines can do a certain amount by just a bit of self-restraint but it is hard to know how far that will go in a competitive atmosphere.

Mr. McCain: What progress is being made in the negotiations with the Government of New Brunswick in respect of the federal subsidy for the Grand Manan ferry?

Mr. Lang: No progress to report.

Mr. McCain: You are still standing steady on that in your position?

An hon. Member: He has not heard of it before.

Mr. McCain: Oh, yes. He has heard of it.

Mr. Chairman, there are other intra-provincial ferries in Canada on which the federal government does pay subsidy, and this has been a sort of an historic responsibility on a federal basis from which the federal government is trying to withdraw, at least in a percentage sense of responsibility. Is it the intention of the Government of Canada to withdraw

[*Interprétation*]

M. Lang: C'est une situation qui me préoccupe. Elle se retrouve dans tout le pays et pas seulement dans la région Atlantique que vous avez donnée en exemple. C'est certainement une forme de concurrence: Chacun vent que son horaire se rapproche le plus possible du trafic maximum et suive ainsi le plus près possible les courbes de trafic du concurrent. J'ai dans certains cas abordé le sujet avec les représentants des transporteurs aériens. Malheureusement, dans ce milieu, il est impossible de faire quoi que ce soit pour amener les intéressés à changer leurs horaires sans faire intervenir la CTC, dans un nouveau rôle, ou quelqu'autre organisme. Je me demande moi-même quelle mesure doit être prise et qui doit intervenir pour qu'il y ait une sorte d'arbitrage lorsque deux transporteurs ont des horaires trop similaires pour qu'il puisse y avoir vraiment concurrence et que le service soit amélioré.

M. McCain: Pour se rendre d'Ottawa à Fredericton, les premiers horaires publiés indiquaient que la meilleure heure de départ d'Ottawa vers Montréal permettait d'arriver à Montréal à l'heure exacte du départ de l'avion d'EPA, par exemple. EPA a reconnu le problème et modifié son horaire de quelques minutes, de façon que, si l'avion d'Air Canada était à temps, on puisse prendre leur vol.

Il me semble qu'une compagnie aérienne qui veut vraiment faire des affaires et servir les gens doit assurer une certaine coordination. Il est évident qu'il y aura toujours concurrence, mais, selon moi, elle doit se faire au niveau du service et non des horaires.

M. Lang: J'ai souligné tout à l'heure que j'admettais la valuer de la concurrence; évidemment, il existe au Canada certaines lois à ce sujet ainsi que sur les limites dans lesquelles ils peuvent travailler ensemble à ces questions. Voilà pourquoi j'ai soulevé la question de la pertinence du rôle de l'organisme et suis demandé si la CCT devrait jouer ce rôle d'arbitre dans les circonstances. Les compagnies aériennes peuvent aider en faisant preuve d'un peu de modération, mais il est difficile de savoir jusqu'où peuvent aller les choses dans un milieu concurrentiel.

M. McCain: Où en sont rendues les négociations avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick sur la subvention fédérale pour le traversier de Grand Manan?

M. Lang: Aucun progrès n'a été réalisé.

M. McCain: Vous maintenez toujours votre position?

Une voix: Il n'en a jamais entendu parler.

M. McCain: Oh, oui; il en a entendu parler.

Monsieur le président, il existe au Canada des traversiers intraprovinciaux pour lesquels le gouvernement fédéral verse un subvention. Il s'agit d'une responsabilité fédérale presque historique et dont le gouvernement fédéral tente de se départir, du moins il s'agit d'une part de responsabilité. Le gouvernement du Canada a-t-il l'intention d'abandonner

[*Text*]

from all intra-provincial ferry subsidies, and if so, in what period of time?

Mr. Lang: We have discussions going on with all the provinces in relation to virtually all passenger ferry services and freight ferry services that are not constitutionally bound. In all cases we are trying to move to an approach whereby we do not have a direct federal involvement in the regular operation of these ferry services unless with the province we identify the area as being specifically an area for reasons of remoteness and so on as requiring our joint help.

Mr. McCain: It would seem to me that in view of the distance—it is farther to Grand Manan than it is, for instance, to Deer Island, from New Brunswick to Prince Edward Island—it should then qualify on remoteness since it is already farther away from its port of call in New Brunswick and in Grand Manan than is the Province of Prince Edward Island from the Province of New Brunswick. So in terms of distance it therefore should qualify, I would say.

Mr. Lang: As I indicated, wherever a province wants to make a case to us for assistance under the Remote Joint Sharing Assistance program, we are prepared to look at it and test it against the remoteness test for other areas.

Mr. McCain: Has not the province made approaches to you and have you suggested they do it under these lines? Is there a difference between this and the traditional approach which they would have made?

Mr. Lang: I think we simply have not made very much progress in our discussions. I think they know generally our approach.

Mr. McCain: I sort of thought I knew it too and I would ask you to be a little more generous. I think in view of the escalating costs, which our ferry and all other transportation facilities are experiencing, it means that the province does need help, that Grand Manan needs the help, and that it should be given a generous consideration. And I would ask you, Mr. Minister, to do just that, through the Chair.

Mr. Chairman, has the Government of Canada decided what it is going to do in its new ports policy in respect of the indebtedness? I appreciate that the bill will be coming forward, but probably you have your policy position already ascertained. Do you have any position in respect to the indebtedness of ports to municipalities and provincial governments for development which have taken place within the port when the new ports' policy becomes law, if it is introduced soon?

• 2140

Mr. Lang: We would not expect to upset or interfere with that specific debt relationship. Our concern will rather be to evaluate the economic position of the port and to attempt to put it on a basis which can be analysed for future purposes of performance in a comparable way with other ports. We

[*Interpretation*]

ces subventions aux traversiers intraprovinciaux et, dans l'affirmative, quand?

M. Lang: Nous tenons des discussions presque continues avec les provinces au sujet de presque tous les services de traversier pour passagers et marchandises qui ne sont pas prévus dans la Constitution. Dans tous les cas, nous voulons progressivement retirer la participation fédérale directe dans les activités normales de ces services à moins que, de concert avec la province, la région desservie ne soit identifiée de façon spécifique en raison de son éloignement, ou d'autres facteurs, comme région d'aide conjointe.

M. McCain: Il me semble qu'eu égard à la distance, Grand Manan est beaucoup plus loin, par exemple, que Deer Island, du Nouveau-Brunswick à l'Île-du-Prince-Édouard, il me semble qu'elle aurait droit au critère d'éloignement, car l'île est beaucoup plus loin de son port au Nouveau-Brunswick que ne l'est l'Île-du-Prince-Édouard du Nouveau-Brunswick. J'estime qu'elle se qualifie donc au chapitre de la distance.

M. Lang: Je le répète, si une province veut nous faire une demande d'aide dans le cadre du programme d'assistance conjointe aux régions éloignées, nous sommes disposés à examiner cette demande et à lui appliquer le test de l'éloignement comparé aux autres régions.

M. McCain: La province ne vous a-t-elle pas contacté et n'avez-vous pas suggéré qu'elle procèdent de cette façon? Quelle est la différence entre cette approche et la façon traditionnelle de procéder?

M. Lang: Je pense que les discussions n'ont tout simplement pas beaucoup progressé. A mon avis, ils connaissent en général notre attitude.

M. McCain: Je pensais également la connaître et je vous inviterai à faire preuve de plus de générosité. Étant donné l'escalade des coûts pour nos traversiers et tous les autres moyens de transport, il me semble que la province a besoin d'aide, que Grand Manan a besoin d'aide et que l'on devrait se montrer généreux. Je vous prie de faire preuve de cette générosité, monsieur le ministre.

Monsieur le président, le gouvernement du Canada a-t-il décidé de l'orientation de sa nouvelle politique des ports en ce qui concerne la dette? Je sais qu'un projet de loi sera présenté, mais vous avez sans doute déjà établi votre politique. Quelle est votre position à l'égard de la dette des ports auprès des municipalités et gouvernements provinciaux à la suite des travaux d'expansion réalisés dans ces ports et compte tenu de la nouvelle politique des ports qui deviendra loi, si elle est présentée bientôt?

M. Lang: Nous ne prévoyons pas de modifier ni de renverser ces relations d'endettement. Nous voulons plutôt évaluer la situation économique du port et tenter de l'établir sur une base qui permettra une analyse éventuelle du rendement en termes comparables aux autres ports. Nous

[*Texte*]

are trying to find a way to put them all on a comparable basis for analysis purposes.

Mr. McCain: Will your policy then be that that port be forgiven its federal indebtedness?

Mr. Lang: The financial rearrangement which will take place is too complicated to just refer to an indebtedness being forgiven or a surplus being translated into another form. There will be a total position and an analysis taken of a port in order to determine what its real net worth is for future commercial measurement.

Mr. McCain: Would you just expand on that a little bit because I do not think I know what you mean, sir.

Mr. Lang: What we really want to know in the end, by judging one port against the other, is what its real current commercial worth is, and that is the total figure. You are right in the sense that in the process of doing that we will treat a certain amount of debt as no longer being carried as debt and in that sense there will be some conversions. But the situation is financially extremely complicated and really far too complicated for me to try to address in other than this very general way of indicating what we are hoping to do and what our purpose is—to leave the ports in a position where we can measure them thereafter to determine one economic performance against another.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. I have four questioners on the second round. Would the Committee agree to allowing five minutes to each questioner so that the four can get on before we adjourn?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, will we have the Minister here again this week?

The Chairman: I announced at the opening, Mr. Benjamin, that the Minister was supposed to be here on Thursday but unfortunately he will not be able to be here because of a Cabinet meeting. But we will have departmental officials with us.

Mr. Benjamin: We will see him at midnight, if he likes.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Mr. Chairman, my first question to the Minister is this. Has the MOT purchased a new executive jet, using the excuse that it is to be used for navigational calibration?

Mr. Lang: It is in the process of buying a secondhand . . .

Mr. Horner: Gulfstream II.

Mr. Lang: . . . Gulfstream II for purposes of northern calibration and instrument testing.

Mr. Horner: Up to this time a Gulfstream II has been what would commonly be called a wide bodied executive jet.

Mr. Lang: Well, it certainly has been generally used as an executive jet.

Mr. Horner: And can be converted back to that.

[*Interprétation*]

cherchons une façon de les établir sur des bases comparables à des fins d'analyse.

M. McCain: Aurez-vous alors pour politique d'absorber les dettes fédérales des ports?

M. Lang: Les arrangements financiers qu'il faudra prendre sont trop compliqués pour parler simplement de l'abandon d'une dette ou du transfert d'un excédent sous une autre forme. Il s'agira d'une situation d'ensemble où une analyse permettra de déterminer la valeur nette réelle du port pour évaluation commerciale future.

M. McCain: Pourriez-vous vous expliquer un peu plus, car je ne pense pas avoir compris.

M. Lang: En réalité, nous voulons pouvoir comparer les ports les uns aux autres pour établir quelle est la valeur commerciale réelle et courante. Il est exact que nous allons dans une certaine mesure au cours de ce processus éliminer certaines dettes, qui seront alors converties. Toutefois, la situation financière est extrêmement compliquée et de toute façon beaucoup trop compliquée pour que je puisse tenter d'indiquer autre chose que les tendances générales de nos efforts et de nos objectifs, qui sont de placer les ports dans une situation où nous pourrons par la suite les évaluer afin de comparer leur rendement économique.

Le président: Merci, monsieur McCain. J'ai quatre députés pour le deuxième tour. Le Comité accepte-t-il d'accorder 5 minutes à chacun de façon qu'ils puissent tous poser des questions avant la levée de la séance?

Des voix: D'accord.

M. Benjamin: Monsieur le président, le ministre reviendra-t-il cette semaine?

Le président: J'ai dit au début de la séance, monsieur Benjamin, que le ministre devait comparaître jeudi, mais qu'il ne pourra malheureusement pas venir à cause d'une réunion du Cabinet. Nous entendrons toutefois les fonctionnaires du ministère.

M. Benjamin: Nous l'entendrons à minuit, s'il le veut.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur le président, voici ma première question au ministre. Le ministère des Transports a-t-il acheté un nouveau jet privé sous prétexte de s'en servir pour le calibrage des instruments de navigation?

M. Lang: Le ministère envisage d'acheter un appareil usagé

M. Horner: Un Gulfstream II.

M. Lang: . . . un Gulfstream II aux fins de calibrage et de mise à l'essai d'instruments dans le Nord.

M. Horner: Jusqu'ici, le Gulfstream II a servi d'avion à crréaction à carlingue large pour administrateurs.

M. Lang: Il a certainement été utilisé de façon générale à cette fin.

M. Honer: Et peut-être transformé à cette fin.

[*Text*]

Mr. Lang: Well, it is being converted from that. As it is acquired, it is being converted from that to an instrument-carrying calibration machine.

Mr. Horner: It is my information that the MOT is intending to purchase two such planes.

Mr. Lang: We only have discussions under way for this particular one.

Mr. Horner: Why would you not buy one of your DASH 7's to do that job, which is made in Canada, rather than this Gulfstream II which is manufactured in the United States?

Mr. Lang: Essentially I undertand it is because what we are talking about is the far northern remote airport locations where distances would be a problem. I am not sure, because I do not have the air administration people here with me. But it may well be, too, that for the instrument calibration that they are intending to do they need, for some purposes, a jet aircraft in addition to the non-jet aircraft. I am not sure of the technicalities.

Mr. Horner: The wide bodied Lear Executive Jet which Canadair, a Canadian Government owned company, is manufacturing is not going to be ready in time to do this navigational calibration?

Mr. Lang: Well, it will not be ready for some time. This aircraft was available now and, as I say, it was available . . .

Mr. Horner: We have existed 109 years without this jet but we need it right now, we cannot wait for this one that we ourselves are going to manufacture in Canadair?

• 2145

Mr. Lang: That is right. My Civil Aviation officials recommended that there were some serious gaps in our ability to keep our instrument systems up to date, particularly in the remote northern regions, in the Artic, and we needed an aircraft of this kind in order to do that job. I happily agreed that under those circumstances, for safety sake and for the sake of access to the remote northern areas we should have it.

Mr. Horner: We should have it now, we should have two of them. We have ordered two of them now, particularly in this time of restraint and the excessive use of executive jets, et cetera, et cetera, et cetera.

Mr. Lang: I have told you that the only one I know of is the one, which is in discussion at the moment, for calibration purposes.

Mr. Horner: And the other one is going to be used as an executive jet.

Mr. Lang: I do not know of any order to purchase a second one.

Mr. Horner: I have a further question, Mr. Chairman, on another subject matter. If we can write off the debt on the Northern Transportation Company Limited of $24 million to the value of $1, why can we not do that with the

[*Interpretation*]

M. Lang: Nous le transformons à partir de là. Il sera transformé en un appareil de calibrage d'instruments.

M. Horner: On m'informe que le ministère a l'intention d'acheter deux appareils.

M. Lang: Les discussions ne portent que sur un seul appareil.

M. Horner: Pourquoi ne pas acheter un DASH 7 pour faire ce travail, cet appareil est construit au Canada, alors que le Gulfstream II est fabriqué aux États-Unis?

M. Lang: Je crois que nous parlons ici des aéroports des régions nordiques éloignées où les distances sont un problème. Je n'en suis pas certain, car je n'ai avec moi aucun représentant de l'administration de l'air. Il est également possible qu'aux fins du calibrage des instruments, il soit nécessaire de posséder en plus d'un avion à hélices, un avion à réaction. Je ne connais pas les détails techniques.

M. Honer: L'appareil à carlingue large Lear Jet que Canadair, société appartenant au gouvernement canadien, va fabriquer ne sera pas prêt à temps pour faire ce travail de calibrage?

M. Lang: Il ne sera pas prêt avant quelque temps. Cet appareil est maintenant disponible, et je le répète, il était disponible . . .

M. Horner: Nous avons pu nous passer de cet avion pendant 109 ans, mais nous en avons besoin maintenant; nous ne pouvons attendre cet appareil que nous fabriquons nous-mêmes à Canadair?

M. Lang: En effet. Leshauts fonctionnaires de l'Aviation civile signalent qu'il y a de sérieuses brèches dans la mise à jour de nos instruments, surtout dans les régions isolées du Nord, dans l'Arctique, et nous avons besoin de ce genre d'appareil pour faire le travail. C'est pourquoi j'y ai consenti de tout consenti de tout cœur, vu les circonstances, et pour la sécurité et l'accessibilité dans les régions isolées du Nord.

M. Horner: Nous devrions l'aboir maintenant, nous devrions en avoir deux. Nous devrions l'avoir maintenant, nous devrions en avoir deux. Nous en avons déjà commandé deux, en temps de restriction, et étant donné le grand usage qu'on fait des jets officiels . . .

M. Lang: Je vous redit qu'aux fins des présents débats, je n'en connaissais qu'un servant au calibrage.

M. Horner: Et l'autre servira au transport des ministres.

M. Lang: Je n'ai pas entendu dire que des ordres avaient été donnés pour l'acquisition d'un second appareil.

M. Horner: J'ai une autre question à poser, monsieur le président, sur un autre sujet. Si nous pouvons réduire la dette de *Northern Transportation Company Limited* de 24 millions de dollars à un dollar, pourquoi ne pouvons-nous

[*Texte*]

capitalization of the Seaway? If that same principle is good for one, why can it not be good for the other?

Mr. Lang: Yes, it is more accurate to say that we are converting it from debt to equity, but as I indicated in answer to . . .

Mr. Horner: All right, we can do the same with the Seaway Authority.

Mr. Lang: Yes, and if you had been listening in the earlier conversations I had with Mr. Douglas . . .

Mr. Horner: Mr. McRae.

Mr. Lang: . . . Mr. McRae, I indicated that was exactly the kind of idea we had in mind.

Mr. Horner: For the Seaway.

Mr. Lang: That is right.

Mr. Horner: Therefore, the tolls would not have to carry the capitalization costs of the Seaway. Would that be a correct assumption?

Mr. Lang: I said, and I do not think I would want to expand further on it at this point, that I would not be in favour of dealing with the tolls without dealing at the same time with the debt interest problem and the recapitalization or reorganization.

Mr. Horner: In other words, you want the tolls to pay for the capitalization . . .

Mr. Lang: No, no, on the contrary.

Mr. Horner: I am just trying to get a clear answer out of you, Mr. Lang, that is all.

Mr. Lang: It has been clear. It was understood by Mr. McRae.

Mr. Horner: It was understood by nobody and that is the way you intended it to be.

An hon. Member: Come on Jack, come on Jack.

Mr. Horner: I will let it go. I understand you have other questioners, Mr. Chairman, just to show you how co-operative I am.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Horner.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Just going back, Mr. Chairman, to some earlier questions about Rivtow and Northland, I have had drawn to my attention—I hesitate to go ahead with it further without your specific press release in front of me—and it is very clear that the undertaking was given to you by Rivtow that their rates were, in fact, compatible with Northland's and until a reasonable period of time had gone by there would not be any change in the tariffs. So we are not talking, as you had supposed might be the situation, about the fact that Rivtow's were higher, or your press release is somewhat in error. I just add that because it is very important, particularly in the sense of giving you an advance warning that you will be questioned about it on

[*Interprétation*]

pas faire de même pour la capitalisation de la Voie maritime du Saint-Laurent? Si le principe s'applique dans un cas, pourquoi pas dans l'autre?

M. Lang: Oui, il est plus exact de dire que nous convertissons une dette en capital social mais, comme je l'ai indiqué dans ma réponse à . . .

M. Horner: Exactement, nous pouvons faire de même pour l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Lang: Oui, et si vous aviez suivi les débats précédents et mes échanges avec M. Douglas . . .

M. Horner: Monsieur McRae.

M. Lang: . . . monsieur McRae, vous auriez compris que c'est exactement ce que nous pensons.

M. Horner: La Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Lang: Exactement.

M. Horner: Par conséquent, les coûts de capitalisation de la Voie maritime du Saint-Laurent ne seraient pas portés sur le compte des péages. Ai-je raison de le présumer?

M. Lang: J'ai dit, et je ne tiens pas à ajouter quoi que ce soit pour le moment, que je ne suis pas disposé à discuter de péage sans pouvoir à la fois discuter de l'intérêt sur la dette et de la recapitalisation ou réorganisation.

M. Horner: C'est-à-dire que vous voulez que le péage paie pour la capitalisation . . .

M. Lang: Non, non, au contraire.

M. Horner: J'essaye simplement d'obtenir une réponse nette de vous, monsieur Lang, c'est tout.

M. Lang: Elle a été nette. Elle a été comprise de M. McRae.

M. Horner: Personne n'a compris, et c'est bien ce que vous vouliez.

Une voix: Voyons, Jack, voyons.

M. Horner: C'est bien, je passe. Il y en a d'autres qui désirent interroger, semble-t-il, monsieur le président, et je tiens à témoigner de ma bonne volonté.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Horner.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Pour revenir à des questions déjà soulevées au sujet de Rivtow et de Northland, monsieur le président, on a attiré mon attention—j'hésite à poursuivre, n'ayant pas les communiqués de presse en question sous les yeux—mais il semble très clair que vous vous êtes engagés auprès de Rivtow et que leurs tarifs et ceux de Northland soient compatibles et qu'il n'y aura changement de tarif que dans un délai raisonnable. Nous ne parlons donc pas de tarif plus élevé pour Rivtow, comme vous semblez le supposer, sans quoi le communiqué de presse ferait erreur. Je vous préviens concernant ce sujet important, car il se pourrait que vous soyez questionné à ce sujet à votre retour du nord de la Colombie-Britannique, afin de savoir exactement ce que vous avez observé.

[*Text*]

your return from Northern British Columbia to find out just exactly what you have found out.

I want to go back to Mr. McRae's question because it is very important to the Port of Halifax, concerning the casual conversation about writing off a billion dollars of debt of the Seaway against the social and economic cost to the Port of Saint John and the Port of Halifax from 1959 through to the present day. The so-called costs of keeping the flow of water, flooding control of the St. Lawrence system, particularly the lower system, the costs of writing off a billion dollar debt, when viewed against that, cannot be viewed too easily in terms of social equity in this country, social accessibility and economic accessibility to opportunity. As you know, the Ports of Halifax and Saint John dipped to a very serious low when the Seaway was opened, and there was no compensation for that. The back of my hand will put ice breakers in the river to make it even worse for you to extend the shipping season and the navigation season on the river. Fine, I argued 10, 11, 12 years ago in the House of Commons, Mr. Lang, that it was an unnatural debt load and at some point in the future we were going to have to look at it. But then was the time when we should have looked at it, when it was an almost oppressive load; then, when some equity could have been kept in sight with respect to the costs at the port of Saint John and the port of Halifax, which had to pay for that God-forsaken thing—not to mention the good it has been to the inland ports of this country.

• 2150

But it comes to mind—Mr. McRae has raised it and Mr. McCain has raised a parallel problem. We are getting into the port policy and I do not think you were specifically frank with them, or at least that you went very far with them, with respect to the provincial debts. You know darn well that the ports of Halifax and Saint John cannot survive unless you write off the provincial debt as well, or went into some arrangement to do that; and if you do not do that, then I am sure the avowed purpose of Jean Marchand—who, if I were running the port of Halifax, I would not argue with; I would get out and compete with him, and beat him—the avowed intention was to cut off everything at salt water and bring it up to Montreal.

You cannot say "no" to us forever. You cannot write off a billion, leave us with capital debt and expect us to survive.

Mr. McCain: We get our ferries and our ports, and write off a billion.

Mr. Forrestall: And write off a billion.

Mr. Horner: Ah, it is just cruelty, that is what it is.

Mr. Forrestall: That is an observation.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, to return for one moment to the matter of the statutory grain rates, as they apply to

[*Interpretation*]

J'aimerais revenir à la question posée par M. McRae, car elle touche de près la situation du port d'Halifax, comme l'indique une conversation à bâton rompu prévoyant la radiation d'une dette d'un million de dollars de la Voie maritime du Saint-Laurent, face au coût de l'aménagement démographique et économique du port de Saint-Jean et du port d'Halifax de 1959 à nos jours. Les prétendus coûts d'endiguage des flots, de contrôle des inondations sur les rives du Saint-Laurent, particulièrement en aval, de la radiation d'une dette d'un milliard de dollars, ne peuvent être facilement acceptés sous forme de capital social accessible sur le plan social et économique. Vous savez que les ports de Halifax et de Saint-Jean ont failli sombrer au moment de l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent et aucune compensation n'était prévue. Je vais flanquer d'un revers de main vos brise-glace à la mer pour qu'il vous soit plus difficile d'étendre la saison de navigation sur le fleuve. Oui, monsieur Lang, j'ai soutenu à la Chambre il y a dix, onze ou douze ans, que ce fardeau de la dette était excessif et qu'il faudrait le réviser avant longtemps, mais c'est alors que nous aurions dû le faire lorsque le fardeau était écrasant; ainsi, le capital social aurait pu être restreint et les frais du port de Saint Jean et de Halifax réduits, car ils supportent ce triste fardeau sans compter les avantages pour les ports nationaux intérieurs.

Mais, j'y pense—M. McRae a soulevé la question et M. McCain a mentionné semblable difficulté. Nous revenons à la politique portuaire et vous ne semblez pas particulièrement franc à leur égard; vous ne cherchez pas beaucoup à les renseigner au sujet des dettes provinciales. Vous savez fameusement bien que les ports de Halifax et de Saint Jean ne peuvent survivre sans la radiation de la dette provinciale également ou sans un accord en vue de cette radiation; et si vous ne le faites pas, je suis persuadé que l'intention avouée de Jean Marchand—et si j'étais l'administrateur du port de Halifax, je ne discuterais pas avec lui; je le traînerais dans la rue et lui ferais son compte—était de tirer la ligne à l'eau salée et tout dériver sur Montréal.

Vous ne pouvez pas nous dire «non» éternellement, vous ne pouvez radier un milliard et vous déchargez sur nous de la dette en capital et penser que nous pouvons survivre.

M. McCain: Nous obtenons nos traversiers et nos ports, et radions un milliard.

M. Forrestall: Et radiez un milliard.

M. Horner: Ah, cruel destin.

M. Forrestall: C'est une observation.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour revenir un moment à la question des tarifs réguliers des céréales

[*Texte*]

rapeseed products. I would like to ask the Minister, in the light of increases ordered yesterday by the CTC ranging from 22 to 28 per cent on rapeseed meal—26.5 per cent, that is for Thunder Bay; and substantial increases to Vancouver—it is obvious that rapeseed meal, in most of these instances, is no longer considered a grain product.

Could the Minister say, in the light of his answers earlier, whether or not he will insist that rapeseed meal to Vancouver and to Thunder Bay will both be treated the same—in other words, as a grain product—and that the statutory rate will apply and not the new rates, either as issued by CTC or filed by the railroads.

Mr. Lang: No, I would not. I understand that the meal rate to the West is being quoted at a compensatory value and that the law requires that. It is the legal interpretation which allows a different situation to apply to the East. I do not see any need to interfere.

We, of course, are acting with financial assistance to avoid any of these increases from having any impact upon the crushers in these next 18 months.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I appreciate that. The Minister's statement says half-a-million dollars this year and two million dollars next to help the processing and crushing plants in the prairie provinces. If that is necessary, why did he bother allowing the rates to be raised in the first place?

Mr. Lang: Because the law requires it.

Mr. Benjamin: His laws—he lets them raise the rates and then sends them money to help pay for the extra cost of the rates. I just do not understand the logic of that. It escapes me.

Then, the situation, the Minister says, will be re-examined at the end of the second year. What does he mean by "re-examined"? What is next? What then? Are the crushing plants to be stuck with the compensatory rates by themselves? Or is the Minister considering returning to the statutory grain rates for rapeseed products?

Mr. Lang: It would be rather difficult to do the latter, I should think, without doing so for a lot of other products as well. I am not sure how I could justify, even as a prairie boy, an artificially low rate on rapeseed oil compared to, say, a rate on Prince Edward Island potatoes and British Columbia apples. Therefore the question is, what kind of rational approach can we take to this whoe situation?

I have had discussions with the representatives of the crushers as well as with producer groups, particularly with the various pools who were always very helpful, to try to arrive at some solution, but I do no have any solution to put before you today.

• 2155

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, that has been the damn problem. We produce potatoes in Prince Edward Island and rapeseed in the Prairie Provinces or other grains. With the

[*Interprétation*]

concernant le colza, j'aimerais demander vu ministre, ou les hausses de tarif de 22 à 28 p. 100 imposées par la CTC sur la farine de colza—26.5 p. 100 à Thunder Bay et des avances notables à Vancouver—si cela n'indique pas que la farine de colza, dans la plupart des cas, n'est plus considérée comme une céréale.

Est-ce que le ministre peut dire, étant donné ses déclarations précédentes, si oui ou non il insistera pour que la farine de colza soit considérée de la même façon à Vancouver et à Thunder Bay—c'est-à-dire comme un produit céréalier—et pour que le tarif régulier s'applique, plutôt que les nouveaux tarifs de la CTC ou des chemins de fer.

M. Lang: Non, je ne pourrais pas. Je crois comprendre que le tarif sur la farine à destination de l'Ouest est compensateur et que la loi l'exige. C'est conforme à l'interprétation juridique qui autorise une application différente dans l'Est. Je ne vois aucune raison d'intervenir.

Nous aidons financièrement, il va sans dire, afin d'éviter que ces hausses de tarif n'affectent défavorablement les meuneries au cours des dix-huit prochains mois.

M. Benjamin: Monsieur le président, je l'apprécie. Le ministre déclare qu'un demi million de dollars, cette année, et deux millions de dollars, l'an prochain, seront fournis en aide aux meuneries et établissements de transformation des provinces des Prairies. Alors, pourquoi avoir autorisé la hausse des tarifs?

M. Lang: Parce que la loi l'exige.

M. Benjamin: Ses lois—il permet la hausse des tarifs et fournit l'argent pour combler la différence. Je n'en vois pas la logique.

Le ministre dit encore que cela sera réexaminé tous les deux ans. Que veut-il dire par «réexaminé»? A quoi faut-il s'attendre ensuite? Est-ce que les meuneries devront suppléer aux tarifs compensateurs? Ou est-ce que le ministère a l'intention de rétablir les tarifs réguliers sur les céréales dans le cas des produits du colza?

M. Lang: Ce serait plutôt difficile sous cette dernière forme, je pense, sans le faire aussi pour une foule d'autres produits. Je ne suis pas certain que je pourrais justifier, quoique natif des Prairies, un tarif artificiellement réduit sur l'huile de colza, disons, par rapport au Tarif sur les pommes de terre de l'Île du Prince-Édouard ou des pommes de Colombie- Britannique. Il s'agit donc de trouver une façon raisonnable de régler cette situation.

J'ai eu des entretiens avec les représentants des meuneries et des producteurs, surtout avec les pools qui nous sont toujours d'un si grand secours, en vue d'arriver à une solution; je n'ai cependant pas de solution à vous offrir aujourd'hui.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est là le damné problème. Dans l'Île du Prince-Édouard, nous produisons des pommes de terre et dans les provinces des Prairies,

[*Text*]

very nature of our geography, does the Minister not think it is time that we had a freigh-rate system that laid these products down in the market in an equitable manner, so that our processors in the Prairies or in Prince Edward Island have a fair shake on transportation costs, instead of this compensatory business and this user-shall-pay nonsense? Should we not all share the costs, the nation as a whole? Why send six rapeseed processing plants $2.5 million after you have allowed the rates to be raised? Why not just say to the railroads, "This is what you are going to charge. Any losses you have had, you come and justify them and we will make up the difference from the country as a whole."?

Mr. Lang: I cannot say the latter because the law requires a certain rate, and I cannot say to the railways that they should charge a rate below the level required by the law. On your other broad question of whether or not low freight rates are great freight rates, they are not, from the point of view of the taxpayer. And the taxpayer happens, in the end, to be all of us, as well.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Lang: If every one of us benefits from a subsidy here or a subsidy there, where we all lose is where, when you ignore the costs of the shipment of goods, you end up shipping a lot more goods a lot farther than you otherwise would, and that is an unnecessary cost that the taxpayer ends up paying. Just as when you end up sticking barley into New Brunswick, apparently to help New Brunswick by putting on a feed-freight assistance program, what you do is discourage the New Brunswick farmer who would otherwise grow some of that barley himself. That does not make economic sense in this country at all.

Mr. Benjamin: All right, Mr. Chairman, we will resume that. I have one final question. This regards the studies going on of passenger trains. I understand that the Minister's Ministry is calling tenders on a multiplicity of contracts. If you will let me list them, they are: Analysis of Amtrak; Variability analysis; Treatment of capital; Costing methodology for equipment selection: Foreign data on speed; Impact of freight; Passenger interference on capacity and/or cost; Measures of service quality; Revenue allocation methods; Train cost; Locomotive cost; Car cost; Yard and station cost; Railway cost; Indirect cost.

Mr. Chairman, I would like to know from the Minister whether it is correct that only six firms are deemed competent ot tender for these studies and that so far only one firm has been submitting a tender on each contract.

Mr. Horner: How widely circulated were the contracts?

Mr. Lang: I would have to check that information and get it for you.

[*Interpretation*]

nous produisons le colza ou d'autres céréales. Étant donné la configuration géographique de notre pays, le ministre ne pense-t-il pas qu'il est temps que nous ayons un système de tarif de marchandise amenant ces produits sur le marché d'une façon équitable, de sorte que nos producteurs des Prairies ou de l'Île du Prince-Édouard absorbent leur juste part des coûts de transport, au lieu de cette affaire d'indemnisation et cette stupidité que l'utilisateur devra payer? Ne devrions-nous pas tous en partager les coûts, le pays dans son ensemble? Pourquoi, après avoir permis une augmentation des tarifs, donne-t-on 2,5 millions de dollars à six usines de transformation de graine de colza? Pourquoi ne pas dire simplement aux chemins de fer, «Voilà les tarifs que vous appliquerez. Si vous subissez des pertes et que vous pouvez les justifier, le pays dans son ensemble les remboursera.»?

M. Lang: Je ne peux pas dire cela, parce que la loi demande un certain tarif, et je ne peux pas demander aux chemins de fer d'appliquer un tarif inférieur à celui demandé par la loi. Quant à votre question plus générale, à savoir si les bas tarifs de marchandise sont des tarifs élevés, du point de vue du contribuable ils ne le sont pas. En fin de compte, le contribuable c'est nous tous.

M. Benjamin: Oui.

M. Lang: Si tous nous bénéficions d'une subvention ici ou là, par contre nous perdons lorsque nous ne tenons pas compte des coûts de transport des marchandises, on livre plus de marchandises plus loin qu'on le ferait autrement, et ce sont là des coûts inutiles que le contribuable doit payer. Vous envoyez de l'orge au Nouveau-Brunswick dans l'intention d'aider cette province en organisant un programme d'aide au transport de la moulée, cela a pour résultat de décourager les fermiers du Nouveau-Brunswick qui pourraient cultiver l'orge. Cela n'a économiquement aucun sens.

M. Benjamin: Très bien, monsieur le président je vais terminer par une dernière question concernant les études en cours sur les trains de voyageurs. Je crois que le ministère lance des appels d'offre sur une multitude de contrats. Si vous me le permettez, j'ai la liste ici: analyse d'Amtrak; analyse de variabilité; traitement du capital; méthodologie de facturation pour la sélection du matériel; données étrangères sur la vitesse; impact sur les marchandises; interférence des passagers sur la capacité ou le coût, ou les deux; étude de la qualité du service; méthode d'allocation des revenus; coût des trains; coût des locomotives; coût des wagons; coût des gares et des dépôts de marchandise; coût du chemin de fer; et coûts indirects.

Monsieur le président, le ministre pourrait-il nous dire s'il est vrai que seulement six firmes sont réputées compétentes pour effectuer ces études et, jusqu'ici, une seule firme a soumissionné chacun des contrats?

M. Horner: Dans quelle mesure ces contrats ont-ils été diffusés?

M. Lang: Je devrai vérifier ce renseignement avant de vous répondre.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: I hope the Minister will, because I am sure he can appreciate that it might get raised again. Does the Minister have any idea, Mr. Chairman, of what all this is going to cost, and can he tell us what the tendering procedures are, in a brief general way?

Mr. Lang: I will try to have a look at those various figures and get back to you.

Mr. Horner: Would he give those figures to the Committee, Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Horner, one last question.

Mr. Horner: Just for clarification, Mr. Chairman, could we have the specific tender reference plus the firms that the tender was sent to and those who submitted bids and the tenders accepted, so we would know exactly what the Minister is doing? I do not mean that for Mr. Benjamin and myself. I mean that for the Committee generally.

Mr. Lang: I am sure the Committee will . . .

The Chairman: The Minister has agreed to provide that information.

I would like to thank the Minister and his officials for appearing before us this evening. The Ministry will be with us on Thursday.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interprétation*]

M. Benjamin: J'espère que le ministre le fera parce qu'il comprend sûrement que la question risque d'être soulevée à nouveau. Monsieur le président, le ministre a-t-il une idée du coût total, et pourrait-il nous résumer dans les grandes lignes les procédures d'appels d'offre?

M. Lang: Je vais étudier les différents chiffres avant de vous répondre.

M. Horner: Transmettra-t-il ces chiffres au comité, monsieur le président . . .

Le président: Une dernière question, monsieur Horner.

M. Horner: Pour fin d'éclaircissement, monsieur le président, pourrions-nous avoir le numéro précis de l'appel d'offre et les firmes auxquelles ils ont été envoyées, celles ayant soumissionné et les offres acceptées, afin que nous sachions exactement ce qu'a fait le ministre? Quand je dis nous, je ne veux pas dire M. Benjamin et moi. Je demande cela pour le comité en général.

M. Lang: Je suis convaincu que le comité sera . . .

Le président: Le ministre accepte de nous fournir ces renseignements.

Je remercie le ministre et ses collaborateurs d'avoir comparu devant nous ce soir. Le ministère sera à nouveau avec nous jeudi.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. S. D. Cameron, Administrator, Canadian Surface Transportation.

Du ministère des Transports:

M. S. D. Cameron, Administrateur, Administration des transports de surface.

CA1 XC 27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Thursday, December 2, 1976

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 3

Le jeudi 2 décembre 1976

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (B) 1976-77 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget supplémentaire (B) 1976-1977 sous la rubrique TRANSPORTS

INCLUDING:

The First Report to the House

Y COMPRIS:

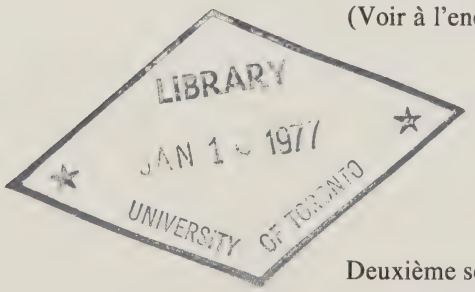
Le premier rapport à la Chambre

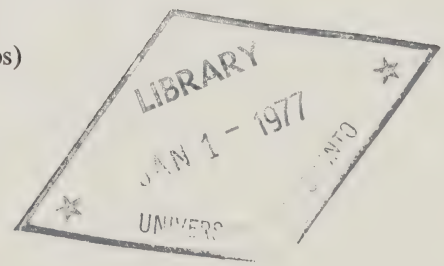
WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)





Second Session of the Thirtieth Parliament, 1976

Deuxième session de la trentième législature, 1976

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Anderson
Benjamin
Cadieu
Caron
Condon
Douglas (*Bruce-Grey*)
Forrestall
Fortin
Gendron
Horner
Loiselle (*Saint-Henri*)
Masniuk
McCain
McKenzie
McRae
Poulin
Roy (*Laval*)
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Thursday, December 2, 1976:

Mr. Anderson replaced Mr. Guay (*Lévis*);

Mr. Gendron replaced Mr. Baker (*Gander-Twillingate*).

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le jeudi 2 décembre 1976:

M. Anderson remplace M. Guay (*Lévis*);

M. Gendron remplace M. Baker (*Gander-Twillingate*).

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

REPORT TO THE HOUSE

Friday, December 3, 1976

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIRST REPORT

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, November 10, 1976, your Committee has considered Votes 51b, 80b, 107b and L108b relating to Transport; Vote L7b relating to Post Office in the Supplementary Estimates (B), for the fiscal year ending March 31, 1977 and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 1, 2 and 3*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 3 décembre 1976

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 10 novembre 1976, votre Comité a étudié les crédits 51b, 80b, 107b et L108b sous la rubrique Transports; le crédit L7b sous la rubrique Postes du Budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 1, 2 et 3*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

John Campbell

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 2, 1976
(4)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:50 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Anderson, Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Condon, Forrestall, Gendron, Horner, Loiselle (*Saint-Henri*) and Roy (*Laval*).

Witnesses: From the Department of Transport: Mr. Sylvain Cloutier, Deputy Minister; and Mr. S. D. Cameron, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, November 10, 1976 relating to Supplementary Estimates (B) for the fiscal year ending March 31, 1977. (*See Minutes of Proceedings for Thursday, November 28, 1976*).

By unanimous consent, the Chairman called Votes 51b, 107b, and L108b, under Transport.

The witnesses answered questions.

Ordered,—That the documents entitled: "Northern Transportation Company Limited—Employment on the Keewatin Operation" and "Railway Accidents—Eastern Lines" be printed as Appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendices "TC-1" and "TC-2"*).

Votes 51b, 80b, 107b and L108b under Transport carried.

Vote L7b relating to Post Office carried.

Ordered,—That the Chairman report Supplementary Estimates (B) 1976-77 to the House.

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 2 DÉCEMBRE 1976
(4)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 50 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Anderson, Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Condon, Forrestall, Gendron, Horner, Loiselle (*Saint-Henri*) et Roy (*Laval*).

Témoins: Du ministère des Transports: M. Sylvain Cloutier, sous-ministre; M. S. D. Cameron, gestionnaire, Administration des transports de surface.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 10 novembre 1976, portant sur le budget supplémentaire (B), pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977. (*Voir procès-verbal du jeudi 28 novembre 1976*).

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 51b, 107b et L108b, sous la rubrique Transports.

Les témoins répondent aux questions.

Il est ordonné,—Que les documents intitulés: «Northern Transportation Company Limited—Emploi relatif à l'opération Keewatin» et «Accidents de chemin de fer—Lignes de l'est» soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir appendice «TC-1» et «TC-2»*).

Les crédits 51b, 80b, 107b et L108b, sous la rubrique Transports, sont adoptés.

Le crédit L7b, sous la rubrique Postes, est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport du Budget supplémentaire (B) 1976-1977 à la Chambre.

A 17 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, December 2, 1976

• 1552

[*Texte*]

The Chairman: Order please. We have the necessary number of members to begin questions and answers. Before we proceed, there was a question put forth earlier by Mr. Forrestall requesting some information from Mr. Cameron, who is the Administrator of Surface Transportation. Mr. Forrestall has asked that the letter be an appendix to today's proceedings. Everything seems to be in order. Is there general agreement that it be appended to today's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: So ordered.

Mr. Cloutier, do you have an opening statement?

Mr. S. Cloutier (Deputy Minister, Department of Transport): No, I have no opening statement.

The Chairman: Mr. Cloutier does not have an opening statement, so we have, first, Mr. Horner.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman. In the follow up of the $63 million that are in the supplementary estimates, according to the Railway Act, Mr. Cloutier, I have been appalled at the condition of the railway track. CTC continues to issue studies on the safety factors and the reasons for accidents. Is there not anything that we can do before just paying out this money? Is there not a standard that the railways have to live up to in the maintenance of their track in order to cut down on accidents?

Mr. Cloutier: Mr. Horner, the question that you are asking relates to a statutory item under the Canadian Transport Commission's estimates. The responsibility for the administration of these payments lies with the CTC, and not with the Department proper.

Mr. Horner: I am aware of that Mr. Cloutier, but I remember the former Minister of Transport's saying a number of times in the House and in committee, probably too, that he was not satisfied with the CTC's operation, or felt that the CTC was usurping the power of the Ministry. He gave the impression, in any case, that he was not satisfied with the way in which the CTC was examining or carrying out its function. Does that feeling still exist with the Ministry of Transport? I am particularly interested in the safety factor of our railways.

Mr. Cloutier: I am at a loss to answer you in relation to the safety aspects of railway operations, largely because it is the responsibility of the CTC, and I will be quite frank with you, it is an area that I know very little about.

Mr. Horner: Okay.

• 1555

Mr. Cloutier: With respect to the payments to which you have referred, it is my understanding that these payments arise out of operating losses and that no portion of these moneys is

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 2 décembre 1976

[*Interprétation*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous sommes en nombre suffisant pour commencer les questions et réponses. Mais avant de commencer, M. Forrestall a déposé une question dans laquelle il demande des renseignements à M. Cameron, administrateur des transports de surface. M. Forrestall a demandé que la lettre soit portée en appendice au procès-verbal d'aujourd'hui. Tout semble être conforme au règlement. L'assemblée est-elle d'accord pour porter cette lettre en appendice au procès-verbal d'aujourd'hui?

Des voix: Adopté.

Le président: Il en sera ainsi.

Monsieur Cloutier, avez-vous une déclaration préliminaire à faire?

M. S. Cloutier (sous-ministre, ministère des Transports): Non.

Le président: M. Cloutier n'a pas de déclaration préliminaire, je vous laisse donc la parole, monsieur Horner.

M. Horner: Merci, monsieur le président. Pour en revenir aux 63 millions de dollars inscrits dans le budget supplémentaire, conformément à la Loi sur les chemins de fer, monsieur Cloutier, j'ai été épouvanté de la condition de la voie. La CCT continue de publier des études sur les facteurs de sécurité et les raisons des accidents. N'y a-t-il rien qu'on puisse faire avant de débourser cet argent? N'y a-t-il pas une norme exigeant que les chemins de fer entretiennent les voies pour réduire les accidents?

M. Cloutier: Monsieur Horner, votre question se rapporte à un service voté en vertu du budget des dépenses de la Commission canadienne du transport. La responsabilité d'administration de ces paiements relève de la CCT et non du ministère proprement dit.

M. Horner: Je le sais, monsieur Cloutier, mais je me souviens que l'ancien ministre des Transports a dit à maintes reprises à la Chambre et en comité également, qu'il n'était pas satisfait du fonctionnement de la CCT ou qu'il croyait que la CCT usurpait les pouvoirs du ministère. Il a donné l'impression, en tout cas, de ne pas être satisfait de la manière dont la CCT étudiait ou remplissait ses fonctions. Ce sentiment existe-t-il encore au ministère des Transports? Je me préoccupe particulièrement de la sécurité de nos chemins de fer.

M. Cloutier: Je suis bien embarrassé pour vous répondre à propos de la sécurité des chemins de fer, principalement parce que cela relève de la CCT, et je serai bien franc avec vous, c'est un domaine que je connais très peu.

M. Horner: Très bien.

M. Cloutier: En ce qui concerne les paiements dont vous avez parlé, je crois comprendre qu'ils sont justifiés par des déficits d'exploitation et qu'aucune partie de cet argent ne doit

[*Text*]

intended for direct subsidy to track maintenance or up-grading.

Mr. Horner: What about the rail grade-crossing fund, the removal or the improvement of site lines or any . . .

Mr. Cloutier: These are individual projects but not the system-wide up-gradings to which I understood you were referring.

Mr. Horner: There is no system-wide policy of removal of many of the farm grade crossings that exist between major cities?

Mr. Cloutier: Not to the extent that they remain as farm crossings. There is provision under the Railway Relocation and Crossing Act for assistance in crossings, but where the traffic becomes of such a volume as to result in a possible safety application.

Mr. Horner: According to a study put out by the CTC, most of the accidents are caused by poor site lines or failures for one reason or another at level crossings. To me, it seems that we should have an over-all policy for the removal of as many of them as possible. Now, I do not say they all can be or should be, but as many as possible. In my own experience this summer in riding the train from Quebec to Montreal, I rode up with the engineer and he had to whistle at every crossing. Needless to say, the whistle was blowing nearly all the time. It was just a mess and he was thoroughly annoyed with it too, of course. But that seemed to be the existence.

Mr. Cloutier: In relation to that particular observation, the up-grading of the corridor from Quebec to Windsor envisages infrastructure improvements of the type that you are talking about, not only in relation to removing safety factors but also to permit greater speed on the part of the trains. One of the reasons the actual speed is limited in the manner it is now is the existence of those many crossings.

Mr. Horner: Mr. Chairman, I would like to table a map of the accidents for a twelve-month period, a map put out by the CTC, and I would like to make it an appendix to these Committee proceedings if the Committee would so agree. The simple reason is to bring fully to the attention of the Canadian people and the members of this Transportation Committee the excessive number of accidents that have taken place on the eastern portion of our rail line and the excessive number of casualties that have been brought about.

We get awfully concerned with highway accidents and highway safety. If an airplane crashes the whole world knows about it tomorrow. It is the headline in every newspaper. But I do not think many people are aware of the deplorable state of our track and the excessive number of railway crossings, farm crossings and level crossings that the transportation industry really has to put up with. I do not want to raise a fuss, but I do think it would be valuable for the Transportation Committee to be made aware of this problem.

I would like to, if I may, Mr. Chairman, give you a copy of this and you can rule whether I am in order or out of order. I do not mind admitting that I am doing it for the express purpose of trying to make everybody aware of the deplorable state of our track. I might add that I have a map—I guess I do

[*Interpretation*]

subventionner directement l'entretien ou l'aménagement de la voie.

M. Horner: Que se passe-t-il dans le cas des passages à niveau, l'enlèvement ou l'amélioration des lignes existantes ou de . . .

M. Cloutier: Il s'agit de projets individuels, non de la remise en état complète, dont je crois que vous voulez parler.

M. Horner: Il n'y a aucune politique globale d'enlèvement des passages à niveau situés entre les villes importantes?

M. Cloutier: Pas tant qu'il s'agit de passages à niveau sur des fermes. Dans la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements des chemins de fer, il y a une disposition concernant l'aide pour les croisements, mais seulement lorsque l'importance de la circulation oblige à des mesures de sécurité.

M. Horner: Selon une étude publiée par la CCT, la plupart des accidents sont causés par des lignes en mauvais état, des défaillances d'origine diverse à des passages à niveau. Il me semble que nous devrions avoir une politique globale d'élimination du plus grand nombre possible de passages à niveau. Je ne dis pas qu'on devrait tous les enlever, mais le plus possible. Au cours de l'été, je suis allé par le train de Québec à Montréal, et je suis allé voir le mécanicien; il doit siffler à chaque croisement; nul besoin de dire que le sifflet n'arrêtait presque jamais. C'était épouvantable et j'en étais très ennuyé. Mais cela semblait normal.

M. Cloutier: A ce sujet, l'aménagement du corridor de Québec à Windsor prévoit l'amélioration des infrastructures du type dont vous parlez, non seulement pour en améliorer la sécurité, mais également afin de permettre d'augmenter la vitesse des trains. Si la vitesse actuelle des trains est limitée comme elle l'est à l'heure actuelle, c'est en raison de ces nombreux croisements.

M. Horner: Monsieur le président, j'aimerais déposer une carte des accidents pour une période de douze mois, une carte publiée par la CCT et j'aimerais l'ajouter en appendice aux procès-verbaux et témoignages du Comité, si ce dernier est d'accord. Je veux tout simplement porter à l'attention du peuple canadien et des membres du Comité, le nombre excessif d'accidents qui ont eu lieu dans la partie est de notre ligne de chemin de fer, ainsi que le nombre excessif de décès.

Nous nous préoccupons de plus en plus des accidents de la route et de la sécurité sur la route. Si un avion s'écrase, tout le monde le sait dès le lendemain. Cela fait la manchette dans tous les journaux. Je ne pense pas que la plupart des gens soient au courant de l'état déplorable de notre réseau ferré, ni du nombre excessif de croisements de passages à niveau dans les fermes et de passages à niveau dont l'industrie du transport doit réellement s'accommoder. Je ne veux pas faire un drame, mais je pense qu'il serait valable de mettre le comité des transports au courant de ce problème.

J'aimerais également, si cela est possible, vous donner, monsieur le président, un exemplaire de cette carte afin que vous décidiez si ceci constitue ou non une violation du Règlement. Je reconnais bien volontiers que je le fais pour essayer de mettre tout le monde au courant de l'état déplorable de notre

[*Texte*]

not have it with me—for Western Canada and the accident rate in Western Canada is slightly better, not because the track is any better, but because of the density of people and traffic is not as great and, therefore, you do not have as many accidents.

• 1600

You can see, Mr. Chairman, the rectangle is a casualty; the circle is an accident. That is for a 12-month period, 1974 to 1975. That is an alarming map, is it not? I can tell by the expression on your face, Mr. Chairman, that you are as surprised at it as, I know, many members will be when they look at it.

The Chairman: Thank you, Mr. Horner.

Mr. Horner: If you want to circulate it around before I move the motion that we append it to committee proceedings, I am perfectly agreeable.

The Chairman: I think it is a piece of information that would certainly be of value to members of the Committee and the Chair sees no reason why it could not be appended to today's proceedings, as long as the members of the Committee are agreeable. Mr. Roy.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, is that documentation an official report?

Mr. Horner: Yes, it is from the CTC. It is public knowledge.

Mr. Roy (Laval): This map has not been published. Could we get some full information because I think if we only table the map, we should get full information on that map.

Mr. Horner: There . . .

The Chairman: Order.

Mr. Horner: . . . were all kinds of studies on the safety problem.

The Chairman: In the appendix it will be noted that this is a map outlining the fatalities and accidents in accordance to the indications on the map. Heading the map is "Railway Accidents, Eastern Lines, Twelve Month Period". This will be indicated. Any member who wishes more information with regard to the map, it is readily available.

Mr. Horner: Contact the CTC or Jack Horner.

The Chairman: Is it agreeable that the map . . .

Mr. Roy (Laval): Is that the map?

The Chairman: Yes. Mr. Horner, do you have any further questions, sir?

Mr. Horner: No, I will pass for now. You can put my name down for the next round I do not want to monopolize the Committee, but . . .

Mr. Roy (Laval): I do not have any . . .

[*Interprétation*]

voie ferrée. Je voudrais ajouter que j'ai une carte. Je constate que je ne l'ai pas apportée pour l'Ouest du Canada, et le taux d'accident dans ces régions est légèrement moins élevé, pas parce que la voie est meilleure, mais parce que le trafic n'est pas aussi dense et que la densité de population est moins élevée. Pour ces raisons, il y a moins d'accidents.

Vous pouvez vous rendre compte, monsieur le président, que le rectangle signifie qu'il y a mort ou blessure, le cercle représente un accident, ces indications correspondent à une période de 12 mois, de 1974 à 1975. C'est une carte alarmante, n'est-ce pas? Je peux me rendre compte par l'expression de votre visage, monsieur le président, que vous êtes aussi surpris, je le sais, que le seront de nombreux députés lorsqu'ils la regarderont.

Le président: Merci, monsieur Horner.

M. Horner: Si vous voulez la faire circuler avant que nous ne présentions la motion pour proposer qu'elle soit versée en appendice au procès-verbal des délibérations du Comité, je suis parfaitement d'accord.

Le président: A mon avis, c'est un renseignement qui sera certainement utile aux membres du Comité, et je ne vois aucune objection à ce qu'on la verse en appendice au procès-verbal des délibérations d'aujourd'hui, si les membres du Comité sont d'accord. Monsieur Roy.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, ce document est-il un rapport officiel?

M. Horner: Oui, c'est établi par la CCT. C'est de notoriété publique.

M. Roy (Laval): Cette carte n'a pas été publiée. Pourrions-nous obtenir des renseignements complets, parce qu'à mon avis si nous ne déposons que la carte, nous devons obtenir les renseignements complets afférents.

M. Horner: Il y a eu . . .

Le président: A l'ordre.

M. Horner: . . . toutes sortes d'études sur le problème de la sécurité.

Le président: A l'appendice, on fera remarquer qu'il s'agit d'une carte qui indique les morts et les blessés et les accidents conformément aux indications qui figurent sur la carte. Le titre «Accidents de chemin de fer, lignes de l'Est, période de 12 mois» figure sur la carte, ce sera indiqué. Tout membre du Comité qui désire de plus amples renseignements au sujet de la carte l'aura à sa disposition.

M. Horner: Adressez-vous à la CCT ou à Jack Horner.

Le président: Êtes-vous d'accord que la carte . . .

M. Roy (Laval): Est-ce la carte?

Le président: Oui, monsieur Horner, avez-vous d'autres questions à poser?

M. Horner: Non, je m'abstiens pour l'instant. Vous pouvez inscrire mon nom pour le prochain tour, je ne veux pas monopoliser les délibérations du Comité, mais . . .

M. Roy (Laval): Je n'ai pas . . .

[*Text*]

The Chairman: Order. Order, please. Mr. Roy, before we proceed, we can maybe circulate the letter, and I will accept comments on the information after it comes back to the Chair.

Mr. Roy (Laval): I felt that I was wrong Mr. Chairman, when I did not mention to circulate the letter, but I was addressing myself to the Committee through you, Mr. Chairman, according to the official recommendation. There is nothing at all to state that this map here is coming from the CTC. I could not see it on the map. I think we should ask to get official documentation on this. I could not see on the map that the CTC or the . . .

Mr. Horner: I acknowledge that, but if you are doubting my word, I guess I can get official . . . all I want to do is make you aware of the accidents, but if you doubt the authenticity of that map, you are perfectly in order to doubt it.

The Chairman: Order. Order, please. I do not want any debate between any two members. Direct your questions, please, to the Chair. We can circulate it to the other members of the Committee, I think. The Chair has decided the material is harmless. It can be bona fide by contact with the CTC and be discredited if Mr. Horner's word is not good, and I, for one, feel that it is. Are there any other members of the Committee who would like to have a look at it before . . . ?

Mr. Benjamin: What are you arguing about?

The Chairman: We are asking that this piece of information be appended to today's proceedings for all the members to view, which is readily available anyway to any member who wants to verify the accidents or the fatalities on any particular line across Canada. Mr. Roy.

Mr. Roy (Laval): I think it will be not be the usual way to proceed to table a document that we do not know the source of the information. There is nothing on the documentation there to prove that it is coming from the CTC. I do not doubt at all, but I think if we start on this basis, we can table some other documents for the future, not having the right information and where we get the information. That is the only reason I have some reservation to accept this documentation.

If we can get the official documentation, we can table it, later on, and that is why . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Roy, but we will certainly not table every piece of documentation that is presented by the members. Certainly, some have to be bona fide and verified, but in this particular instance . . .

• 1605

Mr. Horner: That is a photograph.

The Chairman: . . . I see no reason that we could not, anyway, append this to today's proceedings and, unless there was any major objection, we could take it under advisement, if the Committee is agreeable to that.

Mr. Horner: I will sign my name to it.

[*Interpretation*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Roy, avant de poursuivre, nous pouvons peut-être faire circuler la lettre, et j'accepterai des remarques au sujet des renseignements lorsqu'elle me sera retournée.

M. Roy (Laval): Je pense que j'ai eu tort, monsieur le président, de ne pas avoir dit de faire circuler la lettre, mais je m'adressais au Comité par votre intermédiaire, monsieur le président, conformément à la recommandation officielle. Rien n'indique que cette carte a été établie par la CCT, ce n'est pas indiqué sur la carte. A mon avis, nous devrions demander de la documentation officielle à ce sujet. Je n'ai pas pu lire sur la carte que la CCT ou . . .

M. Horner: Je l'admets, mais si vous doutez de ma parole, je pense que je peux obtenir une confirmation officielle . . . Je veux simplement vous sensibiliser aux accidents, mais si vous doutez de l'authenticité de cette carte, vous en avez parfaitement le droit.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je ne veux pas de débat entre deux membres du Comité. Adressez vos questions, s'il vous plaît, au président. A mon avis, nous pouvons la faire circuler parmi les autres membres du Comité. J'ai décidé que le document n'est pas préjudiciable. On peut en établir l'authenticité en s'adressant à la CCT ou il peut être discrédité si M. Horner s'est trompé, et pour ma part, je pense qu'il a raison. Les membres du Comité veulent-ils la regarder avant?

M. Benjamin: De quoi discutez-vous?

Le président: Nous demandons de faire verser ce renseignement en appendice au procès-verbal des délibérations d'aujourd'hui afin que tous les députés en prennent connaissance; de toute façon, il est à la disposition de tout membre du Comité qui désire vérifier le taux des accidents ou des accidents mortels sur toute ligne particulière dans tout le Canada. Monsieur Roy.

M. Roy (Laval): A mon avis, ce n'est pas la méthode habituelle pour déposer un document dont nous ne connaissons la source. Rien sur le document n'indique qu'il provient de la CCT. Je n'en doute pas, mais je pense que si nous commençons à agir ainsi, nous pourrons déposer d'autres documents à l'avenir, sans disposer des renseignements exacts et sans en connaître la source. C'est pour cette unique raison que je n'accepte pas ce document sans réserve.

Si nous pouvons obtenir le document officiel, nous pouvons le déposer ultérieurement, et c'est pourquoi . . .

Le président: Merci, monsieur Roy, mais nous n'allons certainement pas déposer chaque document présenté par les membres du Comité. Il est sûr que certains doivent être authentiques et vérifiés, mais dans ce cas particulier . . .

M. Horner: Il s'agit d'une photo.

Le président: Je ne vois aucune raison pour que nous ne portions pas cette pièce au procès-verbal d'aujourd'hui et, à moins qu'il n'y ait une objection majeure, nous pourrions l'accepter après consultation, si le Comité est d'accord.

M. Horner: Je la signerai.

[*Texte*]

The Chairman: Is it agreed that we append this?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: So ordered.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if we could direct a few questions in a related area to that opened up by Mr. Horner. Back in May of last year there was an indication from the office of the Minister of Transport, by way of a letter, which led me to believe the government was very close to the establishment of an independent board of inquiry for transport-related accidents and other safety measures or safety factors. Indeed, a Private Members' Bill that I had had on the Order Paper in successive sessions of successive Parliaments was approved in principle and referred to this Committee last year.

I wonder, Mr. Chairman, if we could be brought up to date on the status of the government's intentions to go ahead in principle with this concept?

Mr. Cloutier: Mr. Chairman, in answer to Mr. Forrestall's question, the matter of an independent accident investigation board is under study within the department and we expect to be in a position to put forward a memorandum to the Cabinet within the next six to eight weeks.

Mr. Forrestall: That is encouraging. At the time approval in principle was given by the government to this idea it was indicated, again in communication with the Minister's office in the form of a letter, that the possibility of broadening the scope of the agency or such a board to cover accident investigations in areas other than those directly related to transportation was being considered. Can you tell us whether or not that has been followed through and whether there are any conclusions yet?

Mr. Cloutier: Could I ask which areas you have in mind?

Mr. Forrestall: I am quoting from a letter signed by a Special Assistant to the Minister dated May 26, 1975, Normand Bégin, and I will read it. It may mean something to you.

> Further to my letter of May 20th you undoubtedly know that Cabinet has approved in principle the establishment of an independant agency to investigate and promote safety in various transportation modes. Consideration is being given to the possibility of broadening the scope of the agency to cover accident investigations in areas other than those related to transport and to other related matters.
>
> Officials of the Ministry are now consulting with representatives of other federal departments and agencies on these matters. These discussions should be completed in the near future and it is anticipated that the drafting of legislation will follow shortly thereafter.

That is one and a half years ago and I was just wondering if you could shed any further light on this.

[*Interprétation*]

Le président: S'entend-on pour porter cette pièce en appendice?

Des voix: C'est entendu.

Le président: Donc, l'affaire est classée.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me demande si nous ne pourrions pas poser quelques questions se rapportant au domaine dont a commencé de discuter M. Horner. En mai dernier, une lettre du ministère des Transports m'a porté à croire que le gouvernement allait mettre sur pied une Commission d'enquête indépendante chargée des accidents dans le domaine du transport et des autres mesures ou facteurs de sécurité. En effet, un bill privé qui a figuré au *Feuilleton* de la Chambre pendant plusieurs sessions des diverses législatures a été approuvé en principe et renvoyé au Comité l'an dernier.

Je me demande, monsieur le président, si l'on ne pourrait pas nous renseigner sur les intentions actuelles du gouvernement concernant cet accord de principe?

M. Cloutier: Monsieur le président, je répondrai ici à la question de M. Forrestall. La question d'une Commission d'enquête indépendante sur les accidents est actuellement à l'étude au ministère, et nous pensons pouvoir présenter un mémoire au Cabinet dans les six ou huit prochaines semaines.

M. Forrestall: C'est encourageant. Au moment où le gouvernement a conclu cet accord de principe le ministre avait aussi souligné par lettre la possibilité d'étendre les attributions de l'organisme ou de la Commission en question, et de la charger d'enquêtes non seulement sur les accidents directement liés aux transports mais aussi sur ceux survenant dans d'autres domaines. Pouvez-vous nous dire si l'on a poursuivi cette idée et si l'on en est venu à certaines conclusions?

M. Cloutier: Pourriez-vous me dire de quels autres domaines vous voulez parler?

M. Forrestall: Je me rapporte ici à une lettre du 26 mai 1975, signée par l'assistant spécial du ministre, M. Normand Bégin; je vais vous la lire, peut-être vous éclairera-t-elle.

> A la suite de ma lettre du 20 mai, vous savez sûrement maintenant que le Cabinet a approuvé en principe la mise sur pied d'un organisme indépendant pour enquêter sur les divers modes de transport et promouvoir des mesures de sécurité. On étudie actuellement la possibilité d'étendre le champ d'action de cet organisme, pour qu'il puisse enquêter sur les accidents se produisant dans d'autres domaines que ceux reliés au transport, et sur d'autres questions connexes.
>
> Les représentants du ministère consultent actuellement leurs homologues d'autres ministères et organismes fédéraux sur ces questions. Ces discussions devraient se terminer prochainement et la rédaction d'une loi devrait suivre de près.

Un an et demi s'est écoulé depuis, et je me demandais seulement si on ne pourrait pas fournir d'autres renseignements à ce sujet.

[*Text*]

Mr. Cloutier: My interpretation of the letter that you have just read would probably include pipeline accidents. There was an investigation as to whether pipeline accidents might be brought into the purview of this new agency. However, final decisions have not been reached on that.

Mr. Forrestall: That was, of course, my original Private Members' motion, and in each successive one I have included all modes of transportation, including pipelines. Six to eight weeks will take us then very early in to the new year.

Mr. Cloutier: We would expect to have a document for Cabinet by the end of January.

• 1610

Mr. Forrestall: Can you tell us anything about the nature of your thinking with respect to this. Now I do not want to impinge upon what might be confidential and not completed yet, but do you envisage a board or an agency which would have a prior right or a primary responsibility to determine whether investigations would be conducted by that agency and its staff and as well the right of responsibility to, say, existing staffs?

Mr. Cloutier: There are several alternatives possible. On the one side the present arrangements could be continued with an independent board which would, in effect, monitor review and asses the work of the accident investigators that exist now, and that such a board could be given powers over all the loans. Indeed we have already set up within the air administration such a board to which accident reports would be referred to. That is viewed as a temporary mechanism, if you wish, until the larger question is examined and decided upon. But the concept of such, if you wish, after-the-fact board is an alternative.

At the other end of the spectrum you could have a totally independent board which would, in effect, absorb the investigators that exist in various agencies. This would have, in my view, some disadvantages. It would have certainly the advantage of removing any possible claim of conflict of interest, and that basically is at the root of the desirability of setting up such a board.

On the other hand it would have the disadvantage of removing from the inspection and certification specialists a concern, and I mean concern both in the intellectual as well as emotional and professional contexts,—a concern for safety—that I think is of great value in the operating of a certification mechanism.

There are some alternatives in between. There is really a multitude of possible alternatives between these two extremes, one of the problems is: how do you set the boundaries between what might be reviewed by an independent board and what might be continued to be reviewed by the accident investigators?

[*Interpretation*]

M. Cloutier: D'après cette lettre, je dirai que ces enquêtes porteraient aussi probablement sur les accidents liés aux pipelines. On s'est demandé si l'étude des accidents de pipe-lines ne pourrait pas aussi être incluse dans les attributions de ce nouvel organisme. Toutefois, on ne s'est pas encore prononcé définitivement à ce sujet.

M. Forrestall: Naturellement, il s'agissait de ma première motion de bill privé; dans chacune de celles qui ont suivi, j'ai inclus tous les modes de transport y compris les pipe-lines. Six à huit semaines, cela veut dire au début de la nouvelle année.

M. Cloutier: Nous pensons avoir un document à soumettre au Cabinet à la fin de janvier.

M. Forrestall: Vous est-il possible de nous dire ce que vous en pensez. Je ne veux pas commettre d'indiscrétion et vous demander des renseignements de nature confidentielle ou incomplète, mais prévoyez-vous la mise sur pied d'une commission ou d'un organisme qui aurait le droit ou la responsabilité de déterminer au préalable si les enquêtes seront conduites par cet organisme et son personnel, de même que le droit de responsabilité de les confier, disons, au personnel en place?

M. Cloutier: Il y a plusieurs possibilités. D'une part, on pourrait conclure les ententes existant actuellement avec une commission indépendante qui, en fait, contrôlerait, réviserait et évaluerait le travail des organismes actuels d'enquête sur les accidents; on pourrait par ailleurs investir cette commission de tous les pouvoirs en ce qui concerne les prêts. Nous avons, en fait, déjà mis sur pied dans l'administration de l'air une commission de ce genre à laquelle les rapports sur les accidents seraient communiqués. Il s'agirait de mécanismes temporaires, si vous voulez, jusqu'à ce que l'ensemble de la question ait fait l'objet d'une étude et d'une décision. Mais le concept d'une commission de ce genre qui, si vous voulez, ferait enquête après fait représente une possibilité.

A l'autre extrême des possibilités, il pourrait y avoir une commission complètement indépendante qui serait, en fait, formée de tous les enquêteurs qui travaillent actuellement dans les divers organismes. Cette façon de faire présenterait, à mon avis, certains inconvénients. Par contre elle aurait certainement l'avantage de faire disparaître toute possibilité d'accusation de conflits d'intérêts, et, c'est la raison fondamentale qui justifierait sa mise sur pied.

D'autre part, cette façon de faire aurait l'inconvénient de faire disparaître la motivation des experts en inspection et en vérification, je veux parler de la motivation à la fois au niveau intellectuel de même qu'au niveau émotif et professionnel, c'est-à-dire leur intérêt pour la sécurité, qui, à mon avis, a beaucoup d'importance dans le fonctionnement d'un mécanisme de vérification.

Il y a d'autres possibilités entre ces deux extrêmes. Il y en a vraiment une multitude. Il y a, entre autres, la difficulté suivante: de quelle façon doit-on établir une distinction entre ce qui peut être examiné par une commission indépendante et ce qui peut continuer à l'être par les organismes d'enquête sur les accidents?

[*Texte*]

Mr. Forrestall: I welcome that thrust. I hope you will weigh carefully on the side of removal of any possible conflict.

Mr. Cloutier: We all agree to the necessity of an independent board, but what we are being very careful in analyzing and weighing is that in so doing we do not want to destroy in any way or diminish in any way the value and efficiency of what is now in place.

Mr. Forrestall: Put me down for a second round.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Just before we continue I am sure that all the members of the Committee know that we are considering the Supplementary Estimates (B) for the fiscal year March 31, 1977 and we have called votes 51b, 107b and L108b relating to Transport.

Department of Transport

A-Department-Surface Transportation Program

Vote51b—Surface Transportation—Payment to Alberta, in accordance with terms—$20,000,000

I-Northern Transportation Company Limited

Vote 107b—Payment to the Northern Transportation Company Limited to defray the excess of costs over revenues—$600,000

Vote L108b—To authorize the conversion in accordance with terms and conditions approved by the Governor in Council,—$1

The Chairman: Mr. Condon.

Mr. Condon: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to cover mainly the passenger service at the present time on the first round, Mr. Chairman.

We had the Chairman of the CRTC here some six or eight months ago at a Committee meeting and we got into a discussion regarding the removal of rail service in different areas where it has been used for many years. I was wondering, outside of the railroads investigation of rail service, does the transportation department investigate individually previous to the time taking off or applications to reduce service in certain areas?

• 1615

Mr. Cloutier: If I understand your question correctly, it refers to the discontinuance of a gicen service. There was provision in the existing legislation for railways to apply to the CTC for this discontinuance. Indeed, if my memory serves me right, all passenger services in Canada were so applied for in 1970 and 1971 and there were some services discontinued at the time, but again I think rather few.

The CTC directed that the services be continued, either in terms of the law or in terms of the CTC decision of the time, and I think it is the former, the law, which calls for the CTC to review its decision before the end of five years, and this in

[*Interprétation*]

M. Forrestall: Je vous remercie de ces explications. J'espère que vous vous préoccuperez surtout de faire disparaître toute possibilité de conflit d'intérêts.

M. Cloutier: Nous sommes tous d'accord qu'il serait nécessaire qu'il y ait une commission indépendante, mais nous analysons et évaluons cette possibilité avec beaucoup de prudence, car nous ne voulons pas faire disparaître ou affaiblir de quelque façon la valeur et l'efficacité du mécanisme actuellement en place.

M. Forrestall: Inscrivez-moi au deuxième tour.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Avant de poursuivre, je suis certain que tous les membres du Comité savent que nous sommes en train d'étudier le budget supplémentaire (B) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977; nous avons mis aux voix les Crédits 51b, 107b et L108b touchant le transport.

Ministère des Transports

A—Ministère—Programme des transports de surface

Crédit 51b—Transport de surface—Paiement à l'Alberta, selon les conditions—$20,000,000

I—Société des transports du Nord Limitée

Crédit 107b—Paiement à la Société des transports du Nord Limitée en vue de rembourser l'excédent des dépenses sur les recettes—$600,000

Crédit L108B—Pour autoriser la conversion, selon les conditions approuvées par le gouverneur en conseil—$1.

Le président: Monsieur Condon.

M. Condon: Merci, monsieur le président.

Je voudrais surtout discuter du service de voyageurs pour le moment, au premier tour, monsieur le président.

Il y a six ou huit mois, le président du CRTC a témoigné à une réunion du Comité, et nous avons discuté du retrait du service ferroviaire dans différentes régions où il avait été utilisé pendant de nombreuses années. Je me demandais, si en dehors du service d'enquête des chemins de fer sur le service ferroviaire, le ministère des Transports fait sa propre enquête avant qu'une demande lui soit présentée pour le retrait ou la réduction du service dans certaines régions?

M. Cloutier: Si je comprends bien votre question, elle se rapporte à l'interruption d'un service donné. Il y avait une disposition dans la loi actuelle prévoyant que les chemins de fer pouvaient faire une demande d'arrêt de service à la CCT. Ensuite, si je ne m'abuse, on a présenté des demandes en 1970, 1971 pour tous les services de voyageurs au Canada; certains ont été supprimés à ce moment là, mais seulement quelques-uns.

La CCT a alors ordonné que l'on continue d'assurer ces services, soit par une loi, soit par une décision. Je pense que c'est plutôt cette dernière option, la loi, qui a amené la CCT à reviser sa décision avant l'expiration des cinq années. C'est en

[*Text*]

effect is whthe CTC is currently doing in relation to the *Transcontinental* and other smaller services.

This segment of the services, or these particular services that are now under review, are those for which discontinuance was refused five years ago. It is expected that CTC will be conducting hearings in the course of 1977 with respect to the other services for which discontinuance is only four years ago as of now.

Mr. Condon: Why I bring this up is that when the Chairman of the CTC was here he informed us that the review was taken—I am talking about specifically passenger service and they took a look at the railroads, viewpoint of the declining passenger service at a particular time, and of course it was not profitable.

What I am trying to get at is whether there is any investigation by the transportation previous to this, because it seems to me that when the CTC gets this information they either say yes or no. They look at the figures that say your passenger rate is down 60 per cent or 80 per cent. But they have not really investigated the service that has been given over a period of years and this is why I was wondering whether you were involved in this at all, or any investigations of different lines that could possibly fall into this category?

Mr. Cloutier: Well, you may remember that when the Minister of Transport announced, I think it was last January, the series of hearings that the CTC has held since that time he tabled in the House a number of documents which in effect gave a state of the art, if you wish, situation on all the services in relation to passenger, passenger miles and deficits. So this information is accumulated on a continuing basis by the CTC.

Mr. Condon: I think we have either the cart after the horse or the cart before the horse. What I am trying to say to you, Mr. Deputy Minister, is that on many occasions, because of the servicing given to the passengers in particular areas and a downgrading of it, it is obvious to me that if you downgrade the service then you are going to lose the passengers, and my only criticism is that the CTC reacts to pressures from the railroads rather than investigating far enough to see why that service has been downgraded and why the passengers are not there?

Mr. Cloutier: Well, what you say is part of the problem that is facing us today. But if we go back to one of the other reasons which in effect has lead the railways into that situation it is that the legislation in 1967 provides only for payments to the railways of only 80 per cent of their losses so that, in effect, with the present legislation, there is very little incentive on the part of the railways to upgrade their equipment and to provide effective service. You may also recall that last January, when the Minister of Transport announced this new program, part of the announcement was that the government had agreed in principle to reimburse the railways for 100 per cent of their losses, including in the formula of reimbursement,

[*Interpretation*]

effet ce que la CCT fait présentement pour ce qui est du transcontinental et d'autres services de moyenne importance.

Cette partie des services ou ces services particuliers qui font présentement l'objet d'une étude, sont ceux dont on a refusé l'interruption il y a cinq ans. On espère qu'en 1977, la CCT va tenir des audiences concernant les autres services, qui risquent d'être interrompus d'ici quatre ans.

M. Condon: La raison pour laquelle j'amène ce sujet sur le tapis, c'est que, lors de son témoignage, le président de la CCT nous a ici-même informés que l'étude avait été faite, je parle de celle concernant les services de voyageurs, on a examiné la position des compagnies de fer au sujet du déclin des services de voyageurs à un moment précis. Évidemment, cela n'était pas rentable.

En d'autres termes, j'essaie de savoir s'il y a sur l'état de ces services de transport une enquête antérieure à celle-ci; parce que, selon moi, lorsque la CCT reçoit ces renseignements, les services ferroviaires acceptent ou refusent. Ils examinent les tableaux montrant que le taux des passagers a diminué de 60 ou 80 p. cent. Mais ils n'ont pas procédé à une étude du service offert pendant un certain nombre d'années. C'est la raison pour laquelle je me demandais si vous participiez d'une certaine façon à cette étude, ou à toute autre étude qui pourrait être rangée dans cette catégorie?

M. Cloutier: Eh bien, vous vous souvenez sans doute de l'annonce faite par le ministre des Transports, en janvier dernier, je pense, par laquelle il annonçait la tenue d'audiences par la CCT. Depuis lors, il a déposé en Chambre une série de documents qui constituent une espèce de survol de la situation actuelle, si vous le voulez, de tous les services de voyageurs, du nombre de milles parcourus par voyageur, du déficit, etc. Donc ces données sont compilées de façon continue par la CCT.

M. Condon: Je pense que nous mettons la charrue avant les bœufs, ou le contraire! Enfin, ce que j'essaie de dire, monsieur le sous-ministre, c'est qu'à plusieurs occasions, à cause de la baisse de qualité des services offerts aux voyageurs dans des régions précises, il est évident que, si vous diminuez la qualité de vos services, vous allez perdre des voyageurs. La seule chose que je reproche à la CCT, c'est de réagir aux pressions exercées par les compagnies ferroviaires, plutôt que de faire une étude en profondeur de la situation et de voir pourquoi la qualité du service a diminué, et pourquoi les passagers n'emploient plus ce mode de transport?

M. Cloutier: Vous venez d'exposer quelques uns des problèmes auxquels nous faisons face aujourd'hui. Mais si nous revenons en arrière et examinons une des raisons qui a amené les chemins de fer à se trouver dans cette situation, nous découvrons que les lois de 1967 prévoyaient des paiements de seulement 80 p. 100 des pertes encourues par les chemins de fer; c'est pourquoi, à cause de la législation actuelle, les chemins de fer ne font que de petites améliorations pour augmenter la qualité de leur matériel et de leurs services. Vous vous souvenez aussi peut-être qu'en janvier dernier, lorsque le ministre des Transports avait annoncé ces nouveaux programmes, il avait dit que le gouvernement avait en principe convenu

[*Texte*]

incentives for the railways to upgrade services. This we would expect to implement in the course of the next year.

[*Interprétation*]

de rembourser la totalité des pertes des chemins de fer, prévoyant aussi des crédits d'encouragement pour l'amélioration des services de chemins de fer. Nous envisageons pour l'an prochain d'appliquer ces propositions.

• 1620

Mr. Condon: Mr. Chairman, I realize this falls under the purview of the CN or CP or the rail services, but what input is there from the people who work on the railroads: the conductors, the brakemen, the engineers, to the Transport Commission regarding increasing services or giving better service in what is now available? Has there been any input in that way?

Mr. Cloutier: Our officials have been in consultation with the representatives of the CLRA.

Mr. Condon: Have you a report on that?

Mr. Cloutier: Well, I do not believe, there is a formal report. These were a series of meetings held and discussions that we had over the past several months as to the participation of the union representatives in our studies.

Mr. Condon: And these, I assume, would be documented and this would be made available to the Committee. I am very interested in this. I travel on the train quite frequently and being an ex-railroader, I always find that the information on poor passenger service can be drawn out of the conductors or the brakemen who are dealing with it on a day-by-day basis. So if there is any way that somebody could send me a copy of this information I would appreciate it.

Mr. Cloutier: Well, I am not aware that there is a report or a set of documents on this.

Mr. Condon: Fine, thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Condon. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to continue from where we left off the other night on this matter of the CTC order concerning compesatory rates on rapeseed products that they issued which, in effect, increased the anomalies that were there before.

For example, on rapeseed, based on 1972 rates, for 100 pounds of meal or oil, the anomaly was 40 cents a 100 pounds compared with shipping rapeseed, say, from Saskatoon to Montreal. With the new rates issued the other day, the anomaly will now be 62 cents. That is almost doubling the anomaly for the shipment of rapeseed products compared with rapeseed. The Minister has said that he will pay out $500,000 for the balance of this year to the processing plants in the three prairie provinces and $2 million next year. Was an assessment made concerning whether or not that $2.5 million would be sufficient to compensate the processing plants for this increase in the anomalies, let alone the increase in the rates?

Mr. Cloutier: I am afraid, Mr. Benjamin, I cannot answer that question. This particular subsidy program is one that falls

M. Condon: Monsieur le président, je comprends que cela s'applique au CN ou au CP ou aux services des chemins de fer, mais que fera effectivement la Commission des transports à l'égard des employés des chemins de fer, des chauffeurs, des chefs de trains de marchandise, des ingénieurs? Est-il prévu un accroissement ou une amélioration des services actuellement dispensés? Œuvre-t-on dans ce sens?

M. Cloutier: Nos fonctionnaires ont eu des entretiens avec les représentants de l'Association des syndicats de cheminots canadiens.

M. Condon: En avez-vous eu un rapport?

M. Cloutier: Je ne pense pas qu'il y ait un rapport officiel; au cours des derniers mois, nous avons eu une série de réunions et de discussions portant sur la participation des représentants des syndicats à nos études.

M. Condon: Je suppose que le Comité pourrait avoir accès à des documents à ce sujet; je m'intéresse énormément à la question, je voyage très souvent par train; étant moi-même ancien employé des chemins de fer, j'ai toujours pensé que les conducteurs ou les chefs de train, à cause de leur connaissance de la question, étaient les mieux documentés sur la médiocrité du service des passagers. J'aimerais donc beaucoup recevoir un exemplaire des renseignements émanant d'eux.

M. Cloutier: Il n'existe pas à ma connaissance de rapport ou de documents sur cette question.

M. Condon: Très bien, je vous remercie beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Condon. Monsieur Beanjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais reprendre ce que nous disions l'autre soir au sujet de la décision de la CCT sur les taux compensatoires concernant les produits du colza, qui ont eu pour effet d'accroître les anomalies existant déjà depuis longtemps.

Par exemple, en se basant sur les tarifs de 1972, les 100 livres de pâte ou d'huile de colza étaient cotés 40 cents, ce qui est anormal si l'on tient compte du transport du colza de Saskatoon à Montréal par exemple. Avec les nouveaux tarifs décidés l'autre jour, ce même prix s'élèvera à 62 cents, ce qui décuple presque l'anomalie du prix de transport des produits dérivés du colza, par rapport aux produits bruts. Le ministre a déclaré qu'il versera $500,000 aux usines de traitement des trois provinces des Prairies et $2 millions l'an prochain pour la balance de cette année. A-t-on cherché à évaluer si $2.5 millions seraient suffisants pour dédommager les usines de transformation pour cet accroissement des prix déjà anormaux, sans parler des augmentations de tarifs.

M. Cloutier: Je crains, monsieur Beanjamin, de ne pouvoir répondre à cette question. Ce programme de subvention relève

[*Text*]

under the Department of Trade and Commerce and I am simply not cognizant of the details of it.

Mr. Benjamin: Well, surely the Ministry of Transport through the CTC, or through the Canadian Wheat Board, must have got some kind of figure from the Wheat Board on the rapeseed processing industry. How did they arrive at $2.5 million? I frankly doubt very much it will come anywhere near covering the additional costs, but how did they arrive at it? Somewhere in the Ministry of Transport somebody has that because Industry, Trade and Commerce may send out the cheques but they must have had to get the informaiotn from the Canadian Wheat Board, the rapeseed processing industry and the Canadian Transport Commission.

• 1625

Mr. Cloutier: Yes, that is certainly an assumption. What I am saying is that I am not aware of that information.

Mr. Benjamin: I would appreciate it if it could be obtained for us, Mr. Chairman, and mailed to me and other members of the Committee.

Mr. Chairman, I would like to go back to railway passenger services and the issue of downtown stations. Last May the Ministry announced a $30 million expenditure on the Quebec-Montreal service on CP tracks. It used to take two hours and fifty-nine minutes on CN, Montreal to Quebec City; now it takes three hours and thirty minutes. On CP it used to take three hours and it takes anywhere from fifteen to thirty minutes longer now than it used to. Because the downtown station in Quebec City has been closed, the CP station is three miles out of town and the CN one is eleven miles out of town, so the passengers now must ride on a bus or a taxi because they are dumped off the passenger train outside of town somewhere.

Is any part of this $30 million expenditure going to be directed to getting a new downtown rail station location?

Mr. Cloutier: No, sir. The $30 million is intended to cover infrastructure costs, upgrading the track that Mr. Horner was talking about earlier and the crossings, and also new train equipment.

Mr. Benjamin: Why spend $30 million to make it possible to speed up trains when you dump the passengers off outside of town? You know, we have thrown the baby out with the bath water with a number of cities, Quebec City being one of the more recent ones, and closed the downtown train passenger facilities. Do you wonder why people do not want to get on trains? That is why. What is the policy on this matter? Are the Ministry of Transport and the CTC going to continue to allow this to happen in other cities, of downtown passenger train facilities being just done away with?

Mr. Cloutier: There is a piece of legislation, the Railway Relocation and Crossing Act, which provides for assistance to

[*Interpretation*]

du ministère de l'Industrie et du Commerce, et je n'en connais vraiment pas les détails.

M. Benjamin: Le ministre des transports a dû obtenir, par le biais de la CCT ou de la Commission canadienne du blé, les chiffres qui, d'après cet organisme, s'appliquent au secteur de la transformation du colza. Comment en sont-ils arrivés à $2.5 millions? Franchement, je doute fort que cette somme réussisse le moindrement à compenser les coûts supplémentaires, mais, surtout je me demande comment ils y sont arrivés. Quelqu'un à Transports Canada doit bien avoir ces données parce que le ministère de l'Industrie et du Commerce peut bien envoyer les chèques, mais ils doivent obtenir les renseignements de la Commission canadienne du blé, de l'industrie de transformation du colza et de la Commission canadienne des transports.

M. Cloutier: Je le crois bien. Mais je ne connais pas ces renseignements.

M. Benjamin: J'aimerais bien qu'on nous les trouve, monsieur le président, et qu'on nous les envoie, à moi et aux autres membres du Comité.

Monsieur le président, j'aimerais revenir aux services de trains de voyageurs et à la question des gares situées au centre-ville. Au mois de mai dernier, le ministère a annoncé une dépense de 30 millions de dollars en faveur de la ligne ferroviaire du CP Montréal-Québec. Le trajet par CN entre Montréal et Québec prenait deux heures cinquante-neuf minutes; il faut maintenant trois heures trente minutes pour faire le même trajet. Par le CP, il fallait trois heures, alors que, maintenant, il faut de quinze à trente minutes de plus. Parce que la gare située au centre-ville de Québec a été fermée, la gare du CP se trouve à 3 milles à l'extérieur de la ville et celle du CN, à 11 milles. Les voyageurs doivent maintenant prendre un autobus ou un taxi parce que le train de voyageurs les laisse à l'extérieur de la ville.

Est-ce que l'on va consacrer une partie de ces $30 millions à construire une nouvelle gare au centre-ville?

M. Cloutier: Non, monsieur. Les 30 millions de dollars serviront à payer les coûts d'infrastructure, à améliorer les rails, comme M. Horner l'a dit plus tôt, de même que les passages à niveau, ils serviront aussi à acheter de nouvelles pièces d'équipement ferroviaire.

M. Benjamin: A quoi cela sert-il de dépenser 30 millions de dollars pour accélérer les trains si vous faites descendre les passagers à l'extérieur de la ville? Vous savez, nous avons eu le feu dans une main et l'eau dans l'autre lorsque nous avons fermé les installations ferroviaires des centres-villes dans de nombreuses villes, et à Québec tout dernièrement. Vous vous étonnez que les gens ne veulent pas prendre le train? Voilà pourquoi. Quelle est la politique à cet égard? Le ministère des Transports et la CCT vont-ils permettre que cela se reproduise dans d'autres villes, que l'on ferme les installations ferroviaires des centres-villes?

M. Cloutier: Il existe une loi, la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements des chemins de fer, qui prévoit

[*Texte*]

municipalities and provinces to examine the relocation of downtown tracks. This is really not an autocratic decision but a decision that is reached following public hearings in the municipality concerned.

Mr. Benjamin: This is the problem. If a city suceeds in removing all the track from downtown, and again I will use my own city of Regina as an example, I see nothing wrong with moving the railway yards outside the city; that makes sense. The Minister says he is looking at revitalizing our passenger train service but if you take out the main line track to the centre of the city people are going to have to, if they will do it, catch the train some distance out of the city.

Mr. Cloutier: I agree with you completely. All I have to do is look at the Union Station here in Ottawa.

Mr. Benjamin: Yes, well it is relatively centrally located compared to Saskatoon, for example. I am just trying to find out if there is not some desire on the part of the Ministry and the government to say to the urban planners and to the cities and the municipalities and the provinces that it is not part of a good transportation system to remove these downtown facilities, that this really flies in the face of good transportation facilities and services.

Mr. Cloutier: And also if you decide to do away with the track then accept the fact that you will not be able to get as good a passenger service as you might otherwise, definitely.

Mr. Benjamin: So we will get no argument from the Ministry of Transport when we request support to prevent that sort of thing happening in a place like Regina, for instance.

• 1630

Mr. Cloutier: In a place where rail passenger service is feasible, of course.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, on a point of clarification. Are you going into a second round? I just wanted to know, following Mr. Benjamin's question, is the onus on the Department or is it on the city officials as to whether or not tracks are relocated? Are you saying we should say, then, "Look, if you insist on doing this you are not going to have good rail service." I would think the Government of Canada should take the position that good rail service is the first criterion and that no, tracks will not be removed. Toronto is a fantastic case. I am not sure whether the Railway Relocation and Crossing Act applies in the Metro centre development, but all of the railway yards have been removed to the north of the city, but the main right-of-way is retained, and you get what Mr. Benjamin is after. I just detected, Mr. Cloutier, from what you said that you are just going to take sort of a relaxed attitude to municipalities that want railway relocation funds with the warning, "Well, do not come and cry to us. You will not have good rail service if you relocate", whereas we should be taking

[*Interprétation*]

l'octroi d'une aide financière aux municipalités et aux provinces pour leur permettre d'étudier le déplacement des lignes de chemin de fer des centres-villes. Il ne s'agit réellement pas d'une décision autocratique puisqu'elle est prise après la tenue d'audiences publiques dans la municipalité intéressée.

M. Benjamin: C'est là le problème. Si une ville réussit à éliminer toutes les voies ferroviaires du centre-ville, et je citerai le cas de ma propre ville, Regina, je ne vois pas le mal qu'il y aurait à déplacer les lignes de chemin de fer vers l'extérieur de la ville; c'est raisonnable. Le ministre dit qu'il étudie la possibilité de ranimer notre service de trains de voyageurs, mais si vous éliminez les voies de chemin de fer du centre de la ville, les gens devront aller prendre le train à quelque distance de la ville, et ils le feront.

M. Cloutier: Je suis tout à fait d'accord avec vous. Le cas de la gare centrale d'Ottawa en est un bon exemple.

M. Benjamin: Elle est relativement bien située comparativement à Saskatoon, par exemple. J'aimerais savoir si le ministère et le gouvernement ne tentent pas de dire aux planificateurs urbains, aux villes, aux municipalités et aux provinces que l'élimination de ces installations aux centres-villes ne cadre pas bien avec un système des transports adéquat, que cela va même à l'encontre de services et d'installations de transports adéquats.

M. Cloutier: Si vous décidez d'éliminer les voies, il vous faut aussi accepter de ne pas avoir un aussi bon service de voyageurs que si vous ne le faisiez pas, c'est évident.

M. Benjamin: Le ministère des Transports ne s'opposera donc pas lorsque vous lui demanderez de vous aider à éviter cela à Regina, entre autres.

M. Cloutier: Là où le service de voyageurs est rentable, évidemment.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Je laisse maintenant la parole à Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, j'aimerais obtenir certaines précisions. Avez-vous organisé une deuxième série de négociations? Pour faire suite à la question de Monsieur Benjamin, j'aimerais savoir si la décision de déplacer les voies ferrées est prise par le ministère ou les autorités minicipales. Allez-vous expliquer aux municipalités que, si elles insistent pour déplacer les voies, le service ferroviaire en souffrira? Je crois que le gouvernement fédéral devrait considerer un bon service ferroviaire comme un objectif essentiel et que, par conséquent, il faut éviter de déplacer les voies ferrées. A ce titre, Toronto constitue un exemple remarquable. Je ne suis pas sûr si la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer s'applique dans le cas du développement du centre métropolitain, mais il demeure que toutes les gares de triage ont été réaménagées dans le nord de la ville; toutefois l'emprise principale demeure, et nous en revenons au problème de monsieur Benjamin. D'après vos déclarations, monsieur Cloutier, je conclus que vous avez l'intention d'adop-

[*Text*]

the initiative and say, "Absolutely no way". I am not familiar with Regina or Saskatoon, but if passenger rail service is going to go to those cities, or to Quebec City, there is absolutely no way that the Government of Canada should allow the trend that happened in Ottawa of moving the railway facilities from the central core.

Mr. Cloutier: I am not sure that the legislation gives veto power of the type that I think both you gentlemen are talking about. It does not.

Mr. Collenette: So you are saying there is a statutory weakness that we should remedy in this Parliament.

Mr. Cloutier: It is a policy weakness in the legislation.

Mr. Collenette: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Order, please. You will be next Mr. Benjamin. Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): I have a few short questions on the same subject, because it is a very serious subject. We are complaining about the service on the trains and we are persuaded that CN and CP want to get rid of passengers by the service they give on the trains. I complained of that at the previous meeting to the President of the CTC. It is a fact and it is nonsense. I remember when we knew about the moving of the Union Station in Ottawa, we made complaints then, but we only knew when the decision was taken. I am from the City of Montreal and I would surely make a brawl if they wanted to move the station in Montreal from downtown to somewhere else. It is absolutely nonsense. I do not know about other cities, but it is absolute nonsense when you take people 11 or 12 miles out of town and you want them to land in the city. I understand that for the airplanes on account of the noise, and all that, I agree with that, but with trains it is damn nonsense. You do not seem to be convinced, Mr. Cloutier. You said it advised the department, but I think the department should force their way in there. The CTC defends itself that it has no authority in that. Now you seem to me to say—at least that is the way I understand it—that it is a vice and you are not more anxious than that. Surely now we will have to know where it comes from and we will have to insist that if we want to spend money on the passenger services and force CN and CP to get a better service, then the government will have to insist and try to find a way and the strength to say, "Well, you are not moving any station now out of town. You move the station to centre town or downtown if you want to move the track", but surely we will have to find a way to stop that nonsense. If you go to some city like a big city and it is 10 or 11 miles from downtown and you spend $4 or $5 for a taxicab to get there from the middle of the city, it is damn nonsense. I am quite surprised that you just say, "Well, it is a vice." I would like to hear that you are against that an you will put some . . .

[*Interpretation*]

ter une attitude décontractée face aux municipalités qui réclament des fonds pour le déplacement de voies ferrées; vous leur demandez de ne pas se plaindre auprès du gouvernement puisque vous leur expliquez que, si elles déplacent les voies ferrées, le service en souffrira; nous devrions plutôt prendre l'initiative et refuser catégoriquement d'accorder ces fonds. Je ne connais pas très bien la situation à Regina ou à Saskatoon, mais, si le service de voyageurs dessert ces villes ou celles de Québec, je ne vois absolument pas pourquoi le gouvernement fédéral permettrait qu'on déplace les installations ferroviaires du centre-ville comme cela s'est produit à Ottawa.

M. Cloutier: J'ignore si la loi confère le droit de veto dont vous semblez tous deux parler. Je ne le crois pas.

M. Collenette: Ainsi, vous prétendez que le droit présente un point faible auquel il faudrait remédier au Parlement.

M. Cloutier: C'est au niveau politique qu'il existe une faiblesse.

M. Collenette: Merci.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Silence, s'il vous plaît. Vous prendrez ensuite la parole, monsieur Benjamin. Écoutons maintenant Monsieur Loiselle.

M. Loiselle (Saint-Henri): J'aimerais poser quelques brèves questions à ce sujet psqu'il s'agit d'un sujet très important. Nous nous plaignons du service ferroviaire et nous sommes persuadés que le CN et le CP veulent se débarrasser des voyageurs en leur offrant un mauvais service à bord des trains. Lors de la dernière réunion, je m'en suis plaint auprès du président de la CCT. Tels sont les faits, mais la situation est absurde. Je me souviens que, lorsque nous avons appris que la gare Union à Ottawa serait déplacée, nous avons adressé des plaintes, mais nous avons été prévenus une fois la décision prise. Je suis originaire de Montréal et je protesterais sûrement avec véhémence si l'on décidait de relocaliser la gare de Montréal qui se trouve actuellement dans le centre-ville. C'est un projet totalement absurde. Je ne connais pas la situation dans d'autres villes, mais il est ridicule de transporter des gens en direction d'une ville et de les laisser à 11 ou 12 milles hors des limites de la municipalité. Je reconnais que, pour le transport aérien, cette façon de procéder se justifie à cause notamment du bruit, mais pour ce qui est du transport ferroviaire, cette solution est ridicule. Vous n'avez pas l'air convaincu, monsieur Cloutier. Vous avez mentionné que le ministère avait été conseillé en ce sens, mais je crois qu'il devrait plutôt s'imposer. La CCT se défend et affirme qu'elle n'a pas de pouvoir dans ce domaine. A mon avis, vous semblez dire que la situation est acceptable et vous ne vous en préoccupez pas outre mesure. Nous devrons certainement savoir à quel niveau les décisions sont prises et si le gouvernement veut investir des fonds dans le service de voyageurs et forcer le CN et le CP à fournir un meilleur service, alors nous devrons insister et trouver le moyen d'empêcher les municipalités de déplacer les gares hors des centres-villes. Elles construiront des gares dans les centres-villes si elles tiennent absolument à déplacer les voies ferrées, mais nous devrons mettre fin à cet illogisme. Si un voyageur décide de se rendre dans une grande

[*Texte*]

Mr. Cloutier: I think I have indicated to Mr. Benjamin that I agree with him that it did not make any sense to hope to improve rail passenger service and yet do away with stations downtown. What I said, I think, in reply to Mr. Collenette is that the legislation, as I remember it, does not provide a veto for the Minister to say, "No, you cannot do that", it has to be done through persuasion and through the process of the relocation studies that involve the provinces and the municipalities and all the interested parties.

• 1635

Mr. Loiselle (Saint-Henri): I do not believe too much in persuasion when you have to deal with CN and CP, sir.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is my turn.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Okay. But we have to find a way or someone who could hav the right to impress CN and CP that, before they take a decision, somebody has to look over that, and not wait until that decision has already been dealt with, before we know it. Something has to be done that way.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle. We have agreed to go on a second round. If you have other than one brief question, Mr. Benjamin, I would go to Mr. Horner, and then get back to you.

Mr. Benjamin: How much do I have left in my 10 minutes?

The Chairman: You have a couple of minutes left, but, if you do not mind, since we have terminated your round of questioning, I will get right back to you—unless you have a brief question. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Briefly on the same topic, Mr. Chairman, and thank you. I wanted to say to Mr. Cloutier that the problem is, and we will use Regina as an example, but I am sure it will apply in Quebec City as well, you have so many jurisdictions, the Government of Saskatchewan, the City of Regina, the Canadian Pacific Railway, the Canadian Transport Commission, the Ministry of Transport, and all are saying that it is the other guy. Somebody has to pull this altogether.

For example, the Saskatchewan Transportation Company is willing to seriously consider moving their bus depot out and using the ground at the railway station for a bus depot and it will remain as a railway depot. Airport limousines arrive, originate and terminate there, there are taxi stands, city transit bus stops and a parking lot, and you have got a combined, co-ordinated downtown transportation and communication centre almost. But the planners and the experts in the City of Regina, or the CPR or the Government of Saskatchewan, all look at this differently.

[*Interprétation*]

ville et si le train le laisse à 10 ou 11 milles du centre-ville, il devra dépenser $4 ou $5 de taxi, je considère que c'est absurde. Je suis très surpris que vous acceptiez cette situation. J'aimerais que vous vous y opposiez fortement et que . . .

M. Cloutier: Je crois avoir expliqué à M. Benjamin que j'étais d'accord avec lui, et qu'il est inutile de vouloir améliorer le service de voyageurs si l'on chasse les gares du centre-ville. Je crois avoir indiqué, à la suite des déclarations de M. Collenette, que si mes souvenirs sont exacts, la loi n'accorde pas au ministre le pouvoir de refuser ce genre de projet. Il faut user de persuasion et avoir recours à des études de déplacements qui font appel aux provinces, aux municipalités et à toutes les parties intéressées.

M. Loiselle (Saint-Henri): Je ne crois pas tellement à la persuasion lorsqu'il s'agit de traiter avec le CN et le CP, monsieur.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est à mon tour.

M. Loiselle (Saint-Henri): D'accord. Mais il nous faut trouver un moyen ou quelqu'un pour bien faire comprendre au CN et au CP qu'avant de prendre une décision, il faut examiner ce point, et non pas attendre que la décision ait déjà été prise sans que nous le sachions. Il faut agir dans ce sens.

Le président: Merci, monsieur Loiselle. Nous avons accepté de faire un deuxième tour. Si vous avez une longue question à poser, monsieur Benjamin, je donnerai la parole à M. Horner et reviendrai ensuite à vous.

M. Benjamin: Combien me reste-t-il de mes 10 minutes?

Le président: Il vous reste une couple de minutes, mais, si vous n'y voyez pas d'objection, étant donné que nous avons terminé votre tour de questions, je vous donnerai la parole immédiatement après, à moins que vous n'ayez une courte question à poser. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Une très brève question sur le même sujet, monsieur le président, et je vous remercie. Je voulais dire à M. Cloutier que la difficulté provient du trop grand nombre de compétences et j'utiliserai Regina comme exemple: le gouvernement de la Saskatchewan, la ville de Regina, le CP, la Commission canadienne des transports, le ministère des Transports, tous se renvoient la balle. Il faut que quelqu'un fasse l'unité.

Par exemple, la Société des transports de la Saskatchewan désire étudier sérieusement la possibilité de déplacer ses gares d'autobus à l'extérieur et d'utiliser les terrains des gares de chemin de fer comme gare d'autobus, et ces terrains demeureront une gare de chemin de fer. C'est là qu'arrivent, partent et reviennent les limousines de l'aéroport, il y a des kiosques de taxi, des arrêts d'autobus du transport municipal et un terrain de stationnement et l'on a presque un centre de communication et de transport combiné et coordonné avec le centre-ville. Mais les urbanistes et les experts de la ville de Regina, le CPR ou le gouvernement de la Saskatchewan, envisagent tous la question sous un angle différent.

[*Text*]

Somebody has got to pull it together, and our law should say that, if you are going to harm the accessibility of quality transportation services, you will not get the grants. If you want to go ahead and do it, go ahead, but you are not going to get any money from us. That is not a veto, but it seems to me would effectively stop that nonsense.

Mr. Cloutier: There have as yet been no grants for relocation under the relocation legislation. There are five or six studies underway, and I can assure you that, when and if those studies result in recommendations to remove passenger stations from populated areas in sections of the country where passenger service is desired and necessary, they will not get support from the Department of Transport.

Mr. Benjamin: It is not good enough to talk about passenger stations. They are now saying, we will leave the station in Regina, but we will take the track out, and you will have to take a bus or a taxi to go and catch the train. I mean the main line track.

This is the kind of service we have in Ottawa, and anybody who travels by train in Ottawa does not like it. You know, you take the bus at the Chateau or the Lord Elgin, and it is not quite the same as just boarding the train downtown.

In Quebec City, Ste-Foy, the CN station is 11 miles and St-Sacrement, the CP station is three miles from downtown Quebec City. Incredible. Saskatoon City Council had to go back to the CTC this spring, very red-faced, to ask if they would have the CNR use the downtown CPR station, eight years after it was too late. They had torn out the tracks, the CN station, the whole bit, and built a nice fancy development on the land, a highrise office building and some shopping centres. Now, they are seeing the mistake they made, and, for God's sake . . .

Mr. Cloutier: I would hope that as time goes by we will see more of that, where now both railways each have a station which is practically deserted, then will use the one or the other and make a go out of it.

Mr. Benjamin: But somebody has to provide the lead to pull this together, and it seems to me the only thing it can be is the national government. Because all the other jurisdictions . . .

Mr. Cloutier: This is part and parcel of the Department of Transport's program of railway revitalization.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Horner.

• 1640

Mr. Horner: We are making real progress. We see the Transport Department has a revitalization program. In that revitalization program, Mr. Cloutier, I was told—just to follow up this line of questioning—by the CNR that they spent 17 years moving out of downtown Quebec City and now they are fully expect to spend the next 17 years trying to get back into downtown Quebec City. They have a plan, the trackage is there, and they want to build a smaller, new station, not too far from the old existing station, which I might add was used by both railroads. Are they getting the co-operation of the

[*Interpretation*]

Il faut que quelqu'un y fasse l'unité, et notre loi devrait stipuler que, s'il y a danger de nuire à l'accessibilité de services de transport de qualité, on n'obtiendra pas de subvention. Si vous voulez passer outre, c'est votre choix, mais vous n'obtiendrez pas d'argent de nous. Ce n'est pas un veto, mais il me semble qu'on arrêterait ainsi efficacement cette absurdité.

M. Cloutier: Il n'y a pas encore eu de subvention de déplacement en vertu de la législation relative au déplacement. Cinq ou six études sont en cours, et je puis vous assurer que, si l'une de ces études recommande de déplacer les gares de voyageurs loin des zones peuplées dans les régions du pays où le service de voyageurs est souhaitable et nécessaire, elle ne sera pas appuyée par le ministère des Transports.

M. Benjamin: Il ne suffit pas de parler des gares de voyageurs. On prétend maintenant vouloir laisser la gare de Regina, mais enlever les rails; il faudra ensuite utiliser un autobus ou un taxi pour venir prendre le train, je veux dire la principale ligne.

C'est le genre de service que nous avons à Ottawa, et tous ceux qui voyagent par train à Ottawa ne sont pas satisfaits. Vous savez, il faut prendre l'autobus au Château ou au Lord Elgin, et ce n'est pas tout à fait comme si on prenait le train au centre-ville.

A Québec, Ste-Foy, la gare du CN est à 11 milles; St-Sacrement, la gare du CP, est à trois milles du centre-ville de Québec. C'est incroyable. Le conseil des villes de Saskatoon est revenu s'adresser à la CTC ce printemps, plutôt honteux, pour lui demander si le CN ne pourrait pas utiliser la gare du CP au centre-ville, un retard de huit ans. On avait détruit les voies ferrées, la gare du CN, toute l'affaire, et construit un joli ensemble sur le terrain, une tour de bureaux ou quelques centres commerciaux. Maintenant, ils constatent leur erreur et . . .

M. Cloutier: J'espère qu'avec le temps, ce phénomène deviendra plus fréquent. Maintenant, les deux sociétés de chemin de fer ont chacune une gare qui est pratiquement déserte, elles pourraient en utiliser une et l'exploiter ensemble.

M. Benjamin: Mais quelqu'un doit en prendre l'initiative, et il me semble que cette responsabilité incombe au gouvernement fédéral. Parce que toutes les autres compétences . . .

M. Cloutier: Cela fait partie du programme du ministère des Transports de revitalisation des chemins de fer.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Horner.

M. Horner: Nous avançons vraiment. Nous voyons que le ministère des Transports a un programme de revitalisation. Dans ce programme, monsieur Cloutier, le CN m'a dit—simplement pour poursuivre dans cette voie—qu'il lui avait fallu 17 ans pour sortir du centre-ville de Québec et que maintenant il s'attend parfaitement à consacrer les 17 prochaines années à essayer d'y revenir. Ils ont un plan, les rails sont déjà installés, et ils veulent construire une nouvelle gare de dimension plus petite, non loin de la gare existante, qui, en outre, était utilisée par les deux compagnies de chemin de fer.

[*Texte*]

Department of Transport in their plan to move back downtown in Quebec City?

Mr. Benjamin: No, it has given the $30 million to CPR instead of the CN.

Mr. Cloutier: The train service from Montreal to Quebec as envisaged now, would be on the CPR track.

The CPR track is running on the north shore and the CN is on the south shore and, with the track improvements that are envisaged, it is foreseen that the over-all cost of up-grading the passenger service would be lower on the north shore and the duration of the trip would be shorter.

Mr. Horner: So you foresee the CNR going out of the passenger business completely between Montreal and Quebec?

Mr. Cloutier: That is the present plan, yes.

Mr. Horner: That is the present plan of the government?

Mr. Cloutier: Yes, sir.

Mr. Horner: I am sure the CNR would be pleased to hear that.

Mr. Cloutier: They are fully aware of that.

Mr. Benjamin: I wonder how pleased the people on the south shore will be?

Mr. Cloutier: There are other services on the south shore.

Mr. Horner: You suggest the CP track is in better shape now than the CN?

Mr. Cloutier: The cost of upgrading the track to the kind of speeds that we are anticipating would be smaller.

Mr. Horner: In your discussions with CP management did you find that they were quite in favour of upgrading passenger speeds to the speeds you suggest?

Mr. Cloutier: Basically, the problem is that the railways, again because of the subsidy arrangements, really have no incentive, or very little.

Mr. Horner: I did not get into that. I asked whether they were favourable to the speeds that you envisage? Did CP management think very highly of the speeds, or did they receive those speeds warmly?

Mr. Cloutier: We were talking of what, 90 or 95 miles an hour?

Mr. Horner: How fast were you talking?

Mr. Cloutier: I am informed up to 200 kilometres or 125 miles an hourdown the pike. But the first phase would be about 95 miles an hour, and both railways agree with that.

Mr. Horner: I find that statement strange because when I met Mr. Burbidge this August he said to me: I hope you are not one of those 125 mile an hour nuts.

[*Interprétation*]

Leur plan prévoit-il la collaboration du ministère des Transports pour revenir dans la ville de Québec?

M. Benjamin: Non, la subvention de 30 millions de dollars a été octroyée au CP, non au CN.

M. Cloutier: Dans le cadre du projet actuel, les trains entre Montréal et Québec circuleraient sur la voie du CP.

Cette dernière passe sur la rive Nord du Saint-Laurent, alors que celle du CN emprunte la rive Sud. Compte tenu des améliorations envisagées, on prévoit que le coût global de la modernisation du service de voyageurs sera moins élevé sur la rive Nord et que la durée du trajet serait plus courte.

M. Horner: Donc, vous prévoyez que le CN se retirera complètement du service de voyageurs entre Montréal et Québec?

M. Cloutier: Selon le plan actuel, exactement.

M. Horner: C'est-à-dire le plan actuel du gouvernement, n'est-ce pas?

M. Cloutier: Oui, monsieur.

M. Horner: Sûrement que le CN se réjouira d'entendre cela.

M. Cloutier: Les dirigeants du CN sont pleinement conscients de cette réalité.

M. Benjamin: Je me demande ce qu'en pensera la population de la rive Sud.

M. Cloutier: Il existe d'autres services sur la rive Sud.

M. Horner: Voulez-vous dire que la voie du CP est en meilleure condition actuellement que celle du CN?

M. Cloutier: La modernisation de la voie en vue d'atteindre la vitesse escomptée coûtera moins chère.

M. Horner: Au cours de vos discussions avec les dirigeants du CP, avez-vous constaté que ces derniers préconisaient une telle accélération du service des voyageurs?

M. Cloutier: Fondamentalement, le problème se résume à ceci: une fois de plus, les politiques de subventions ne favorisent vraiment pas les compagnies de chemin de fer, ou, du moins, elles constituent un très faible stimulant.

M. Horner: Je ne parlais pas de cela. J'ai demandé si les dirigeants du CP étaient d'accord avec la vitesse que vous proposiez? La direction du CP est-elle en faveur de cette vitesse, ou a-t-elle accueilli cette proposition avec enthousiasme?

M. Cloutier: Nous parlions de 90 ou 95 milles à l'heure, n'est-ce pas?

M. Horner: Combien vous dites?

M. Cloutier: A ma connaissance, on a parlé de plus de 200 kilomètres ou de 125 milles à l'heure, en descente. Dans un premier pas, la vitesse serait portée à environ 95 milles à l'heure, vitesse sur laquelle les deux compagnies de chemin de fer s'entendent.

M. Horner: Je trouve votre affirmation étrange, car M. Burbidge m'a affirmé, lors de notre rencontre en août dernier,

[*Text*]

Mr. Cloutier: Yes, we are looking at 95 miles an hour.

Mr. Horner: So I find it strange that you have accepted the CP on this run. Could you give me the passenger traffic, CP versus CN, fron Quebec to Montreal?

Mr. Cloutier: I do not have it on the top of my head, but it is that kind of information that was available for all the passenger services in the documentation that was tabled earlier this year.

Mr. Horner: CP told us that they would have much rather carried out an experiment in passenger traffic between Ottawa and Montreal, that they have a track there with no freight moving on it at all and that they could very easily change the curves for speeds of 125 miles an hour, if you are bound that a train has to run that fast. That is what they said to me. They said they could provide that service far better between Ottawa and Montreal, that they do not even know why the government said between Quebec and Montreal. They had no idea as to why they were picked out. That is what they told us.

Mr. Cloutier: It has to do with over-all costs and it has to do with the population being served. Ottawa-Montreal will be done, it is part of the corridor thing. In effect, there are five segments in the corridor Quebec-Montreal, Montreal-Ottawa, Ottawa-Toronto, Montreal-Toronto and Toronto-Windsor.

• 1645

Mr. Horner: You are prepared to accept the CPR track from Ottawa to Montreal too, I would imagine, if they have that track there.

Mr. Cloutier: Oh yes. We are quite aware of that track.

Mr. Horner: And the five segments will all be run by the CPR?

Mr. Cloutier: No, CN will stay Montreal-Toronto.

Mr. Horner: Oh, I see.

Mr. Cloutier: And we will also have Toronto-Windsor, will we not?

An hon. Member: Yes.

Mr. Horner: What do you expect to do in the future then with the Ottawa-Brockville line, which is in God-awful shape? Ottawa to Toronto you have to go the Brockville line.

Mr. Cloutier: Right now that is one of the most difficult segments because of the upgrading costs and it will probably be the last one to be done. This is one area where, for instance, CN has put in a bus from Ottawa to Kingston to catch on with the Turbo; the bus can provide a faster service than you can by

[*Interpretation*]

qu'il espérait que je n'étais pas un de ces incensés qui prônaient une vitesse de 125 milles à l'heure.

M. Cloutier: En fait, nous envisageons de porter la vitesse à 95 milles à l'heure.

M. Horner: Alors, il me paraît étrange que vous ayez accepté de confier ce circuit au CP. Pourriez-vous me dire à quelle vitesse voyagent les trains de passagers du CP comparativement à ceux du CN entre Québec et Montréal?

M. Cloutier: Je ne puis vous citer ces chiffres de but en blanc, mais ce genre de renseignement, en ce qui concerne tous les services de voyageurs, a été diffusé dans la documentation déposée plus tôt cette année.

M. Horner: Les représentants du CP nous ont affirmé qu'ils auraient préféré mener cette expérience de service de voyageurs entre Ottawa et Montréal, étant donné qu'ils ont déjà une voie inutilisée par les trains de marchandises et dont les courbes pourraient être facilement réaménagées pour permettre aux trains d'atteindre une vitesse de 125 milles à l'heure, si l'on décide que les trains doivent circuler à cette vitesse. C'est ce qu'ils m'ont affirmé. Ils ont ajouté en outre qu'ils pouvaient assurer ce service beaucoup plus efficacement entre Ottawa et Montréal et qu'ils ne savaient pas pourquoi le gouvernement avait choisi le trajet de Québec à Montréal. Ils n'avaient aucune idée des raisons pour lesquelles ils avaient été exclus. C'est ce qu'ils nous ont dit.

M. Cloutier: C'est une question de coûts et de service à donner à la population. Le trajet entre Ottawa et Montréal sera fait, étant donné qu'il fait partie du projet de couloir ferroviaire. Ce couloir est effectivement composé de cinq segments: Québec-Montréal, Montréal-Ottawa, Ottawa-Toronto, Montréal-Toronto et Toronto-Windsor.

M. Horner: Vous êtes également prêts à acheter la voie du CP d'Ottawa à Montréal; j'imagine, s'ils ont cette voie-là.

M. Cloutier: Oh oui. Nous sommes tout à fait conscients de l'existence de cette voie ferrée.

M. Horner: Et les 5 sections seront toutes exploitées par le CP?

M. Cloutier: Non, le CN continuera d'exploiter la ligne Montréal-Toronto.

M. Horner: Oh, je vois.

M. Cloutier: Et nous aurons aussi Toronto-Windsor, n'est-ce pas?

Une voix: Oui.

M. Horner: Qu'entendez-vous faire de la ligne Ottawa-Brockville, qui est en très mauvais état? Pour aller d'Ottawa à Toronto vous devez emprunter la voie de Brockville.

M. Cloutier: A l'heure actuelle, c'est l'une des sections qui présentent le plus de difficultés en raison de la hausse des coûts, et c'est probablement le dernier dont on s'occupera. C'est une région où, par exemple, le CN a mis sur pied un service d'autobus entre Ottawa et Kingston pour assurer la

[*Texte*]

using the track. None of these problems would exist very long if there was a hell of a lot of money around to upgrade the track and to double-track in order to get rid of the freight interference.

Mr. Horner: I find that statement hard to believe, Mr. Cloutier. CP told us that if we were given the same amount of money that Ottawa had to play around with their STOL aircraft and their STOL experiment between Ottawa and Montreal, if we were given that same amount of money, we could provide a better service by rail between Ottawa an Montreal. Money is a question of priorities, and railroads have been down on the bottom of the totem pole of priorities; so money does not apply to me for an excuse.

Mr. Cloutier: You are entirely right. Rail passenger travel, since the legislation of 1967, has been downgraded, and what we have been attempting to do in the last year is to bring it back into favour.

Mr. Horner: You seem to be doing it, if I might say, in a very misunderstood or poorly understood system. First of all, the CN was quite annoyed, and Mr. Bandeen made public statements expressing his annoyance at the Minister of Transport for disregarding CN's line between Montreal and Quebec. I do not have those statements with me but I am certain you have seen them.

Mr. Cloutier: Oh yes, I have seen them.

Mr. Horner: The CP held up their hands in wonderment and said, "Why us? We do not even want to do a passenger service. If the government wants us to do a passenger service, why on earth did they not have us do it between Ottawa and Montreal when we have a track that we are not hauling any freight on? We could upgrade it far easier." So if the government has the plan they have not conveyed it very well to the railroads, the people who are supposed to carry it out. In fact, there was a much-talked-about rumour that the government was going to get into the railroading business itself with some kind of a new Amtrack, or a system similar to Amtrack. The railroads wondered about that too.

I have just one further question, Mr. Minister.

Mr. Cloutier: Could I make a comment on what you have referred to, the statements by the CN and the CP, and put on the record the fact that the program announced early this year is the result of very, very intensive and close consultations between officials of CN, CP and Transport Canada? Could I also put on the record that I found those statements you referred to quite surprising?

Mr. Horner: I will send this Committee *Proceedings* to both the CN and CP management. I actually do not believe there has been very deep consultation between the government and the two railroads.

[*Interprétation*]

liaison avec le Turbo; l'autobus se révèle plus rapide que le train. Nous pourrions vite résoudre ces problèmes si nous ne manquions pas d'argent pour améliorer le chemin de fer et construire une double voie ferrée afin de ne pas subir de retard dû à la rencontre de convois de marchandises.

M. Horner: J'ai peine à croire vos paroles, monsieur Cloutier. Le CP nous affirme que, si nous disposions d'autant d'argent qu'Ottawa en avait pour s'amuser avec son système de transport aérien STOL et pour l'expérimentation de ce système entre Ottawa et Montréal, si nous avions autant d'argent, nous pourrions assurer un meilleur service par chemin de fer entre Ottawa et Montréal. Les affectations de fonds dépendent des priorités, et les chemins de fer ont été considérés au bas de l'échelle des priorités; c'est pourquoi l'argent ne me semble pas une excuse.

M. Cloutier: Vous avez tout à fait raison. Le transport des voyageurs par train a été négligé depuis la Loi de 1967, et ce que nous avons tenté depuis 1 an, c'est de faire qu'on s'y intéresse de nouveau.

M. Horner: Il me semble que vous le faites, pour ainsi dire, dans une ambiance où vous êtes très mal compris ou peu compris. D'abord, le CN a été très contrarié, et M. Bandeen a fait des déclarations publiques pour exprimer son mécontentement à l'endroit du ministre des Transports pour avoir fait peu de cas de la ligne du CN entre Montréal et Québec. Je n'ai pas avec moi le texte de ses déclarations, mais je suis sûr que vous en avez pris connaissance.

M. Cloutier: Oh oui, j'en ai pris connaissance.

M. Horner: Les directeurs du CP ont sursauté d'étonnement et ont déclaré: «Pourquoi nous? Nous ne voulons même pas exploiter un service de voyageurs. Si le gouvernement veut que nous le fassions, pourquoi diable ne nous a-t-il pas demandé d'en exploiter un entre Ottawa et Montréal, là où nous avons une voie ferrée qui n'est pas utilisée pour le transport de marchandises? Nous pourrions l'améliorer beaucoup plus facilement». Ainsi, si le gouvernement caresse ce projet, il ne l'a pas très bien communiqué aux sociétés de chemins de fer, qui sont censées le mener à bien. En fait, il y a eu une rumeur persistante selon laquelle le gouvernement aurait l'intention d'œuvrer lui-même dans le domaine de l'exploitation des chemins de fer en recourant à une espèce de nouveau Amtrack, ou à un système semblable au Amtrack. Les sociétés de chemins de fer s'interrogent à ce sujet également.

Je n'ai qu'une autre question, monsieur le ministre.

M. Cloutier: Puis-je faire une remarque au sujet des déclarations du CN et du CP et faire inscrire au procès-verbal le fait que le programme annoncé plus tôt cette année est le résultat de consultations très, très intenses et étroites entre les représentants du CN, du CP et de Transports Canada? Puis-je également demander qu'on inscrive que j'ai trouvé tout à fait étonnantes ces déclarations?

M. Horner: Je ferai parvenir le procès-verbal du Comité aux directeurs du CN et CP. Je ne crois toujours pas qu'il y ait eu des consultations très poussées entre le gouvernement et les deux sociétés de chemins de fer.

[*Text*]

Mr. Cloutier: Take it from me, sir, there has been.

Mr. Horner: Both of the managements can write me letters when they read that remark and they can say, "Horner, you are full of hot air." It will not bother me.

• 1650

Mr. Cloutier: And, when Messrs. Bandine and Burbidge read the proceedings of this Committee, they will remember my conversations with them at the time.

Mr. Horner: They certainly should. I just have one further question, Mr. Cloutier, with regards to this whole problem. Has the CP been given any money, or any contract, or any signed document to encourage them to purchase the new equipment that this $30 million experiment is to devise?

Mr. Cloutier: Not to purchase, but, in relation to the procurement process, we, again, in consultation with the CN and CP, have issued specifications. I think the specifications were put out last summer. The CN and CP are acting as agents of the government for the procurement of this equipment. I think the tenders are coming in in February, and they will be evaluated, again, by the CN, CP and Transport Canada.

Mr. Horner: Who has put out the tenders, the government, or the CP, or the CN?

Mr. S. D. Cameron (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration): The companies, acting as agent for Transport Canada.

Mr. Horner: The companies have put out the tenders for the new equipment?

Mr. Cloutier: That is right, acting as our agents.

Mr. Horner: When did they put them out?

Mr. Cloutier: In July, or thereabouts.

Mr. Roy (Laval): Could we ask Mr. Cameron to be at the table to answer the question?

The Chairman: Does Mr. Cameron have some comments he would like to make?

Mr. Roy (Laval): It should be on the record.

The Chairman: Mr. Cameron, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

Mr. Cameron: They were put out early in the summer.

Mr. Horner: No orders have been issued for the building of this new equipment?

Mr. Cloutier: No, the tenders are precisely towards selection of the equipment.

Mr. Horner: When the tenders are accepted, you say in February, Mr. Cloutier . . .

Mr. Cloutier: The tenders will be received in February.

[*Interpretation*]

M. Cloutier: Croyez-en ma parole, monsieur, il y en a eu.

M. Horner: Les deux conseils de direction pourront, après avoir lu cette remarque, me faire parvenir une lettre et me dire: «Horner, vous parlez trop». Cela ne me dérangera pas.

M. Cloutier: De plus, lorsque MM. Bandine et Burbidge liront le procès-verbal des délibérations du Comité, ils se souviendront des conversations que j'ai eues avec eux à ce moment-là.

M. Horner: Ils le devraient. J'aimerais vous poser encore une seule question, M. Cloutier. Au sujet de ce problème, le CP a-t-il reçu de l'argent ou un contrat quelconque, ou même un document signé l'encourageant à acheter le nouvel équipement que cette expérience de 30 millions de dollars aurait servi à inventer?

M. Cloutier: Nous n'avons pas décidé d'acheter l'équipement, mais, en consultation avec le CN et le CP, nous avons plutôt précisé le processus d'acquisition. Ces précisions ont été finalisées l'été dernier. Le CN et le CP agissent comme agents du gouvernement chargés de l'acquisition de cet équipment. Les soumissions seront présentées en février et elles seront évaluées par le CN, le CP et Transport Canada.

M. Horner: Qui a présenté les soumissions, le gouvernement, le CP ou le CN?

M. S. D. Cameron (administrateur, Administration canadienne des transports de surface): Les compagnies que Transport Canada a nommées comme agents.

M. Horner: Ces compagnies ont soumissionné pour fournir le nouvel équipement.

M. Cloutier: C'est exact. Elles étaient nos agents.

M. Horner: Quand ont-elles fait ces soumissions?

M. Cloutier: Vers le mois de juillet.

M. Roy (Laval): M. Cameron pourrait-il s'asseoir à la table du comité pour répondre à cette question?

Le président: Monsieur Cameron souhaite-t-il faire des observations?

M. Roy (Laval): Cette déclaration devrait figurer dans le procès-verbal.

Le président: Monsieur Cameron, Administrateur, administration canadienne des Transports de surface.

M. Cameron: Les soumissions ont été faites au début de l'été.

M. Horner: Aucun ordre n'a été donné pour la construction de ce nouvel équipement?

M. Cloutier: Non, les soumissions n'ont trait qu'au choix de l'équipement.

M. Horner: Lorsque les soumissions auront été acceptées, en février, dites-vous, M. Cloutier . . .

M. Cloutier: Nous recevrons les soumissions en février.

[*Texte*]

Mr. Horner: . . . when is the earliest this new equipment can be seen on the tracks running? Could you give this Committee an idea? Would it be 1982 or 1983?

Mr. Cloutier: It is expected that the new equipment will come on stream two and half years after ordering.

Mr. Cameron: Approximately two years.

Mr. Horner: So we are looking at 1980, for the run between Quebec and Montreal?

Mr. Cloutier: If you remember the announcement when the tenders were put out, we said up to 10 train sets, so that there would be the possible procurement of more than what will be needed on the Quebec-Montreal run.

Mr. Horner: I was under the impression that all you were going to do was straighten and put in heavy concrete ties on 25 miles of the run between Quebec and Montreal. Is that false? Are you going to do the whole track?

The Chairman: Mr. Cameron.

Mr. Cameron: Mr. Chairman, it is not a matter of just putting in all concrete ties. We have had estimates from the railroad amounting to something like $30 million, and there will be engineering studies proceeded with which involve changing the curvature of the tracks, some tie work, changing rails, some signal work. It is not simply a matter of putting in new ties.

Mr. Horner: But there was a distance of 25 miles specifically spelled out.

Mr. Cameron: The test length for the speed will be approximately 25 miles, yes.

Mr. Horner: How do you entice people onto a track which exists for about 190 miles when you tell them, we are going to travel real fast for 25 miles and then the rest we will pull down? How does this experiment really prove anything with that kind of . . .

Mr. Cameron: Mr. Chairman, the experiment is on a lot of things. There will be changes in marketing as well as an effort made to sell the service. There will be changes in the train equipment itself and in the interiors of the train. there will be changes in the scheduling, and it will be a faster trip between Quebec and Montreal.

• 1655

Mr. Horner: It will be faster because of the 25 miles.

Mr. Cameron: The total trip will be faster; it is not just the 25 miles. That is the test run for the high-speed.

The Chairman: Thank you, Mr. Horner. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Cloutier could give us a little status report on the so-called Maine

[*Interprétation*]

M. Horner: . . . quand l'équipement sera-t-il utilisé pour la première fois? Pourriez-vous nous donner une date approximative? 1982, 1983?

M. Cloutier: Nous nous attendons à ce que le nouvel équipement nous soit livré, deux ans et demi après avoir été commandé.

M. Cameron: Environ deux ans.

M. Horner: Ainsi, nous pouvons nous attendre à ce que le nouvel équipement soit en service sur la ligne Montréal-Québec aux environs de 1980?

M. Cloutier: Si vous vous rappelez ce que nous avons dit lorsque nous avons lancé l'appel d'offres, nous avons parlé d'acquérir 10 rames de wagons, de façon à disposer de plus d'équipement que la ligne Québec-Montréal n'en nécessitera.

M. Horner: J'avais l'impression que vous ne vouliez que renforcer 25 milles de voie entre Québec et Montréal en mettant en place des traverses en béton armé. Est-ce que je me trompais? Avez-vous l'intention de renforcer toute la voie.

Le président: Monsieur Cameron.

M. Cameron: Monsieur le président, il ne s'agit pas seulement de mettre en place des traverses en béton armé. Nous avons eu des estimations relatives à la voie ferrée qui font état d'une dépense approximative de 30 millions de dollars, et les ingénieurs devront procéder à des études en vue de modifier la courbure des rails, de changer certaines traverses et les rails, et de procéder à certains travaux relatifs à la signalisation. Ce n'est donc pas aussi simple que de changer des traverses.

M. Horner: Mais on précisait qu'il s'agissait d'une distance de 25 milles.

M. Cameron: L'étendue du tronçon qui servira aux tests de vitesse sera d'environ 25 milles.

M. Horner: Comment comptez-vous inciter les gens à emprunter une voie ferrée d'environ 190 milles si vous leur dites que le train roulera à haute vitesse sur une distance de 25 milles et fera le reste du trajet lentement. Dans de telles conditions, que prouve l'expérience . . .

M. Cameron: Monsieur le président, l'expérience porte sur beaucoup de choses. Le marché sera modifié; et tout sera tenté afin de vendre le service. Le matériel ferroviaire et l'intérieur des trains seront modifiés. Il en sera de même pour les horaires, et il y aura une liaison plus rapide entre Québec et Montréal

M. Horner: Elle sera plus rapide à cause des 25 milles.

M. Cameron: Tout le voyage s'effectuera plus rapidement, ce n'est pas seulement à cause des 25 milles. C'est le voyage d'essai pour le train à haute vitesse.

Le président: Monsieur Horner, je vous remercie. A vous, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, peut-être M. Cloutier pourrait-il nous faire un bref exposé sur le corridor du Maine,

[*Text*]

Corridor, getting into the Maritimes. Has anything been done with any studies? Has there been any further consultation with the State of Maine or other U.S. authorities with regard to the development of a road link?

Mr. Cloutier: Not that I know of, sir.

Mr. Forrestall: None at all? Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you very much, Mr. Chairman. Since Mr. Cloutier has put things on the record, I too would like to make a statement for the record. I feel it is very short-sighted of the Ministry of Transport to have concluded the $30 million arrangement with Canadian Pacific when, as Mr. Horner states, there are in my estimation—of course, I do not have the facts that the Department has—other more viable passenger routes that could have used the money. I agree with Ottawa to Montreal and I agree to Montreal and Toronto, where the railways are very competitive; I think that is where we should have sunk the money originally. The Minister has indicated that perhaps some of these train sets that are going to be bought with the $30 million will be used on the other run, so perhaps that is a partial answer.

In the Committee, I have been a frequent critic, as Mr. Horner has, of the inordinate amount of money that was spent on the STOL demonstration program between Ottawa and Toronto. I would just like to ask Mr. Cloutier, since it is our first opportunity for a while, whether or not the department actively persuaded Canadian National Railways to refrain from an advertising program for its turbo service between Ottawa and Montreal last spring, I think, or a year ago. Did the department bring any pressure to bear upon Canadian National Railways to refrain from publicizing its new one-day two-trip turbo at that time because of the STOL demonstration program?

Mr. Cloutier: I am not aware of that at all.

Mr. Collenette: All right. Thank you.

Secondly, were departmental officials instructed that when travelling on government business to use the STOL aircraft as opposed to other modes of transport during this demontration program?

Mr. Cloutier: This is a thing that has appeared in the press from time to time; indeed, the claim was made to me by one of the railway presidents, although I now forget exactly which one. I have researched that and have found no evidence of that at all.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Further onthis matter of the rail system, Mr. Chairman to follow up some more on what Mr. Horner was pointing out regarding the Montreal—Quebec City, I find it

[*Interpretation*]

qui donne accès aux provinces Maritimes. Est-ce que des études auront abouti à des résultats? Y a-t-il eu d'autres consultations avec des représentants de l'État du Maine plus particulièrement ou d'autres autorités américaines en ce qui a trait à l'établissement d'une liaison ferroviaire.

M. Cloutier: Pour autant que je sache, non, monsieur.

M. Forrestall: Aucune? Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Collenette.

M. Collenette: Je vous remercie, monsieur le président. Puisque M. Cloutier a mis l'accent sur le dossier, j'aimerais aussi faire une déclaration sur ce sujet. J'estime que le Ministère des Transports a été très imprudent de conclure un accord de $30 millions de dollars avec le CP, alors que, comme le déclare M. Horner, il existe—à mon avis, bien sûr, puisque je ne dispose pas des faits dont dispose le Ministère—d'autres itinéraires de trains de voyageurs qui sont plus rentables et qui auraient pu bénéficier de cet argent. Je suis d'accord pour ce qui est de l'itinéraire Ottawa-Montréal et Montréal-Toronto, où les chemins de fer se livrent une très forte concurrence; je pense que c'est dans ce secteur que nous aurions dû investir l'argent au point de départ. Le ministre a révélé que certains de ces trains achetés avec ces $30 millions de dollars seront peut-être utilisés sur l'autre parcours; c'est peut-être donc une réponse partielle.

Au comité, j'ai souvent fait des critiques, tout comme M. Horner, sur le montant excessif dépensé dans le cadre du programme de démonstration de l'ADAC mis à l'essai entre Ottawa et Toronto. J'aimerais simplement demander à M. Cloutier, puisqu'il y a longtemps que je n'en ai eu l'occasion, s'il est vrai que le ministère s'est efforcé de convaincre le CN de ne pas lancer une campagne de publicité en faveur de son service de turbo-train entre Ottawa et Montréal au printemps dernier, il me semble, ou l'année dernière. Le ministère a-t-il exercé des pressions auprès du CN pour l'empêcher de faire de la réclame pour son service de turbo-train offrant un voyage aller-retour le même jour à cause de la mise en œuvre du programme de démonstration de l'ADAC?

M. Cloutier: J'ignore tout de cette affaire.

M. Collenette: Très bien. Je vous remercie.

Deuxièmement, pendant la période d'application de ce programme, des fonctionnaires du ministère ont-ils été priés d'utiliser de préférence le service ADAC, à l'exclusion de tout autre moyen de transport quand ils devaient se déplacer dans le cadre de leurs fonctions?

M. Cloutier: Les journaux en ont parlé à l'occasion; une plainte à cet effet m'a été présentée par l'un des présidents de la société de chemin de fer, bien que je ne me rappelle pas exactement lequel. J'ai fait des recherches sur cette question et n'ai trouvé absolument aucune preuve.

M. Collenette: Monsieur le président, je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Toujours en ce qui a trait au système ferroviaire, et pour poursuivre sur ce que disait M. Horner au sujet de l'itinéraire Montréal-Québec, j'ai du mal à comprendre

[*Texte*]

difficult to understand why this goes to CP. CP has single track only, it has a signal system over only half the distance. CN has either double track or centralized traffic control over the entire distance. The CN route is at least 10 miles shorter than the CP route. It is beyond my comprehension how, in arriving at this decision, they could arrive at it the way they did. And CN wanted it; CP did not give a down. I would think that should enter into the decision-making process, as well.

CP has expressed a willingness on the Ottawa-Montreal run, although at the moment CN has some excellent service as well. In any event, they are interested in that section. On the Ottawa-Toronto business, the CP dayliner, making all the stops, used to take less than five hours; now it takes five hours and 40 minutes making fewer stops because of this Smiths Falls to Brockville mess on that track, which I understand has a 30-mile-per-hour slow order on it for passenger trains. Incredible. Can you go a little farther into the reasoning for the selection of that CP route Montreal to Quebec City and second, what is going to happen, how quick and when on this Ottawa-Toronto run? When it gets to the point where one of the railways is running buses from here to Kingston to put people on their own trains, something is wrong.

• 1700

Mr. Cloutier: To answer your first question on the Montreal-Quebec run, the distance, if you wish, between the two cities will be shorter on the CP track by connecting the CP track around Jean Talon in northern Montreal and having the CP train coming into the central station.

The CP run is now longer in distance because the CP track goes north of Montreal and then goes east and comes back in.

Mr. Benjamin: So part of this $30 million will go to reroute.

Mr. Cloutier: I think there is a connection there of something like half a mile, or a mile or a mile and a half that could be put in relatively easily and you can get your train in more quickly. That is the answer to the distance thing.

As to the order in which these five segments will be done, right now with the turbo on the Montreal-Toronto the service is good. The speed is satisfactory. As a matter of fact the last figures I saw I think the average speed is about 80 miles an hour. So that has not been the priority.

Ottawa is not a population centre, if you wish, in terms of train passenger requirements, whereas the passenger clientele, if you wish, on the Toronto-Windsor segment is better as well as Montreal-Quebec. So that was a factor.

The other factor also was the investment that would be needed in the shorter term. Quebec-Montreal was selected over the Toronto-Windsor section largely because the Toronto-Windsor section is now using Temple equipment, which is the

[*Interprétation*]

pourquoi, tout cela va au CP. Il n'a qu'une voie unique, et son système de signalisation ne couvre que la moitié du parcours, tandis que le Canadien National a une double voie et un système centralisé de réglementation de circulation sur toute la voie. L'itinéraire du CN est inférieur de 10 milles à celui du CP. Je n'arrive pas à m'expliquer comment on en est arrivé à prendre une pareille décision. D'autant plus que le CN y attachait de l'importance, tandis que le CP s'en moquait éperdument. Je pense que cela doit faire partie du processus de prise de décision.

Les responsables du CP s'étaient montrés intéressés au parcours Ottawa-Montréal, même si à cette époque le CN offrait aussi un excellent service. Quoi qu'il en soit, cette section les intéressait. Pour ce qui est du trajet Ottawa-Toronto, le train quotidien du CP, en effectuant tous les arrêts, faisait la navette en moins de cinq heures; il lui faut maintenant cinq heures et 40 minutes, en faisant moins d'arrêts, à cause du désordre qui gêne le transport entre Smiths Falls et Brockville, et où il me semble qu'on a réduit la vitesse des trains de voyageur à 30 milles à l'heure. Incroyable. Pouvez-vous nous dire pourquoi on a choisi ce tracé du CP pour aller de Montréal à Québec et ce qui va se passer pour la ligne Ottawa-Toronto? Lorsqu'un des chemins de fer doit exploiter une ligne d'auto car d'ici à Kingston pour que ses passagers puissent prendre le train, quelque chose ne va pas.

M. Cloutier: Pour répondre à votre première question au sujet de la ligne Montréal-Québec, la distance, si vous voulez, entre les deux villes sera plus courte par la ligne du CP, dont l'embranchement se situe aux environs de Jean Talon au Nord de Montréal, ce qui permettrait au train d'arriver à la gare centrale.

La ligne du CP est plus longue à l'heure actuelle, car la voie va au nord de Montréal, puis à l'Est puis revient au centre . . .

M. Benjamin: Ainsi une partie de ces 30 millions de dollars servira à réorienter la ligne de chemin de fer.

M. Cloutier: Je crois que c'est de l'ordre d'un demi mille, un mille ou même un mille et demi que l'on pourrait construire assez facilement et qui permettrait d'arriver en gare plus rapidement. Voilà la réponse à votre question sur la distance.

Pour ce qui est de l'ordre dans lequel ces cinq segments seront construits, je peux vous dire qu'actuellement le service est bon sur la ligne Montréal-Toronto qui se fait par turbo train. La vitesse est satisfaisante. D'ailleurs, si je me souviens des derniers chiffres que j'ai vus, je crois que la vitesse moyenne est d'environ 80 milles à l'heure. En conséquence, ce problème n'est pas très important.

Ottawa n'est pas une grande agglomération et n'a pas besoin d'un réseau ferroviaire important, tandis que la clientèle, si vous voulez, sur la ligne Toronto-Windsor et Montréal-Québec est beaucoup plus importante. Il fallait donc prendre ce facteur en considération.

Il fallait aussi déterminer l'investissement dont on aurait besoin à court terme. La ligne Québec-Montréal a été préférée à celle de Toronto-Windsor, car cette dernière utilise à l'heure actuelle un équipement Temple qui est le moins ancien de tous

[*Text*]

least old passenger equipment, so that again the priority was put on the other one because they were worse off.

Mr. Benjamin: When you were talking about shortening that distance on CP, I presume that is where some of the $30 million will go for this rerouting. Is that for the tunnel on the north side of Montreal?

Mr. Cloutier: Not a tunnel, this would be just a link between the two tracks on the surface. In effect, the CP train from Quebec would come through the Pont Royal tunnel into the CN central station and this again is coming back to what I was saying earlier, that more and more you will see trains coming into the station regardless of who operates the train.

Mr. Benjamin: If there is going to be any more use of that tunnel something will have to happen there because, as I understand it, it is electrified and only one diesel train is allowed through it a day.

Mr. Cloutier: It is not quite that bad.

Mr. Benjamin: One final point, Mr. Chairman, when I mentioned the CP station at Quebec City, St-Sacrement, it does not say that in the CP timetable. The passenger sees that he is going to Quebec City and it is quite a surprise to find that you do not get off at Quebec City, they are dumped off at St-Sacrement. I wonder whether someone in your department could phone CPR and tell them to correct their timetable so the people will know before they get on the train that they are going to be put off about three miles from downtown and have to take a bus or taxi. They are led to believe they are going to Quebec City, but they are not. I think maybe one phone call might get them to correct their timetable.

Mr. Cloutier: Is that in the latest combined schedule?

• 1705

Mr. Benjamin: I have not checked the latest one. It is the latest one, yes.

Mr. Cloutier: That is one of the things that has happened in the last couple of months, a single time schedule.

Mr. Benjamin: Well, that makes sense.

Mr. Cloutier: To get those two railways to operate more and more under a single management direction.

Mr. Benjamin: But here is one example of misinformation to the public. It should say at the other end, St. Sacrement, not Quebec city.

Mr. Cloutier: Well, at least put Quebec city in brackets after St. Sacrement many people would not know where St. Sacrement is.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. These will be very interesting questions to put to CN and CP when they appear before us.

Is the Committee ready for the question?

Some hon. Members: Question.

[*Interpretation*]

les équipements. Ainsi, la priorité a été accordée à l'autre ligne, car elle était moins bien lotie.

M. Benjamin: Lorsque vous parlez de raccourcir la distance sur la ligne du CP, je suppose qu'une partie des 30 millions de dollars servira à la réorienter. Est-ce pour construire un tunnel au nord de Montréal?

M. Cloutier: Non, pas un tunnel, mais seulement un tronçon pour permettre de relier les deux voies. En effet, le train du CP, en provenance de Québec arrivera par le tunnel du pont Royal à la gare centrale du CN et, j'en reviens à ce que je disais tout à l'heure, de plus en plus de trains arriveront en gare sans tenir compte de la société qui exploite la ligne de chemin de fer.

M. Benjamin: Si ce tunnel doit servir plus souvent, il faudra y apporter certains changements, car si j'ai bien compris, la ligne est électrifiée, et un seul train diésel peut le traverser chaque jour.

M. Cloutier: Ce n'est pas aussi mauvais que vous le dites.

M. Benjamin: Un dernier point, monsieur le président. L'horaire du CP ne dit pas que la gare de Québec se trouve à St-Sacrement. Le passager qui veut aller à Québec est surpris de constater qu'il ne descend pas à Québec, mais à St-Sacrement. Je me demande si quelqu'un de votre ministère ne pourrait pas téléphoner au CP et leur demander de corriger l'horaire pour que les voyageurs sachent avant de monter dans le train qu'ils descendront à environ 3 milles du centre-ville et devront prendre un autobus ou un taxi. On leur fait croire qu'ils vont à Québec, mais en fait ils n'y vont pas. Je crois qu'un coup de téléphone les décidera à corriger leur horaire.

M. Cloutier: Est-ce dans le dernier horaire en date?

M. Benjamin: Je n'ai pas contrôlé le dernier exemplaire. C'est dans celui-là oui.

M. Cloutier: C'est une des choses qui sont survenues au cours des derniers mois, un horaire simple.

M. Benjamin: Oui, cela a du sens.

M. Cloutier: Pour essayer de plus en plus de concentrer ces deux compagnies de chemin de fer sous une seule et même direction.

M. Benjamin: Voici précisément un exemple de faux renseignement donné au public. On devrait dire de l'autre côté de Saint-Sacrement, et non pas de Québec.

M. Cloutier: Oui, au moins, mettez Québec entre parenthèses après Saint-Sacrement, parce que beaucoup de gens ne savent pas où se trouve Saint-Sacrement.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Voilà des questions très intéressantes à poser aux responsables des deux compagnies des chemins de fer lorsqu'ils comparaîtront devant nous.

Le Comité est-il prêt à passer au vote?

Des voix: Le vote.

[*Texte*]

Votes 51b, 80b, 107b, and L108b under Transport agreed to.

Vote L7b under Post Office agreed to.

The Chairman: Shall I report the votes to the House?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I would like to thank the Deputy Minister, Mr. Cloutier, and his officials, for appearing before us this afternoon.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interprétation*]

Les crédits 51b, 80b, 107b, et L108b au titre des Transports sont adoptés.

Le crédit L7b au titre des Postes est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport des votes à la Chambre?

Des voix: Oui.

Le président: Je voudrais remercier le sous-ministre M. Cloutier ainsi que ses collaborateurs d'avoir comparu cet après-midi.

La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

APPENDIX "TC-1"

NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED

Employment on the Keewatin Operation

In the 1976 shipping season, Northern Transportation Company Limited employed a total of 42 people on its Keewatin operation of which 16 were locally hired.

Thirteen were employed on the tugs and barges of which 1 was locally hired. The others were transferred from the Mackenzie River operation. The tasks of the crew on the vessels included off-loading freight at the six communities served and delivering it to the consignees storage site.

Of the 29 employed on shore, 15 were hired locally. The shore employees included a foreman, a mechanic, a pumpman, equipment operators, checkers, watchmen and clerks.

The shore operation began about the middle of May and the marine at the beginning of June. The operation terminated in the middle of October.

S. D. Cameron,
Administrator

December 2, 1976

APPENDICE «TC-1»

NORTHERN TRANSPORTATION COMPANY LIMITED

Emploi sur le chantier Keewatin

Au cours de la saison de navigation 1976, la Northern Transportation Company Limited a embauché en tout, sur son chantier Keewatin, 42 employés dont 16 sur place.

Treize ont été employés sur les remorqueurs et les barges, dont un fut embauché sur place. Les autres ont été transférés du chantier du fleuve Mackenzie. L'équipage employé sur les bâtiments était affecté au déchargement des marchandises dans les six localités desservies et la livraison au lieu d'entreposage désigné.

Des 29 employés travaillant sur terre, 15 ont été embauchés sur place. Les employés travaillant sur terre comprenaient un contremaître, un mécanicien, un pompiste, des opérateurs d'équipement, des vérificateurs, des surveillants et des commis.

Les travaux sur terre ont commencé vers le milieu de mai et le chantier maritime au début de juin. Les travaux du chantier ont pris fin au milieu d'octobre.

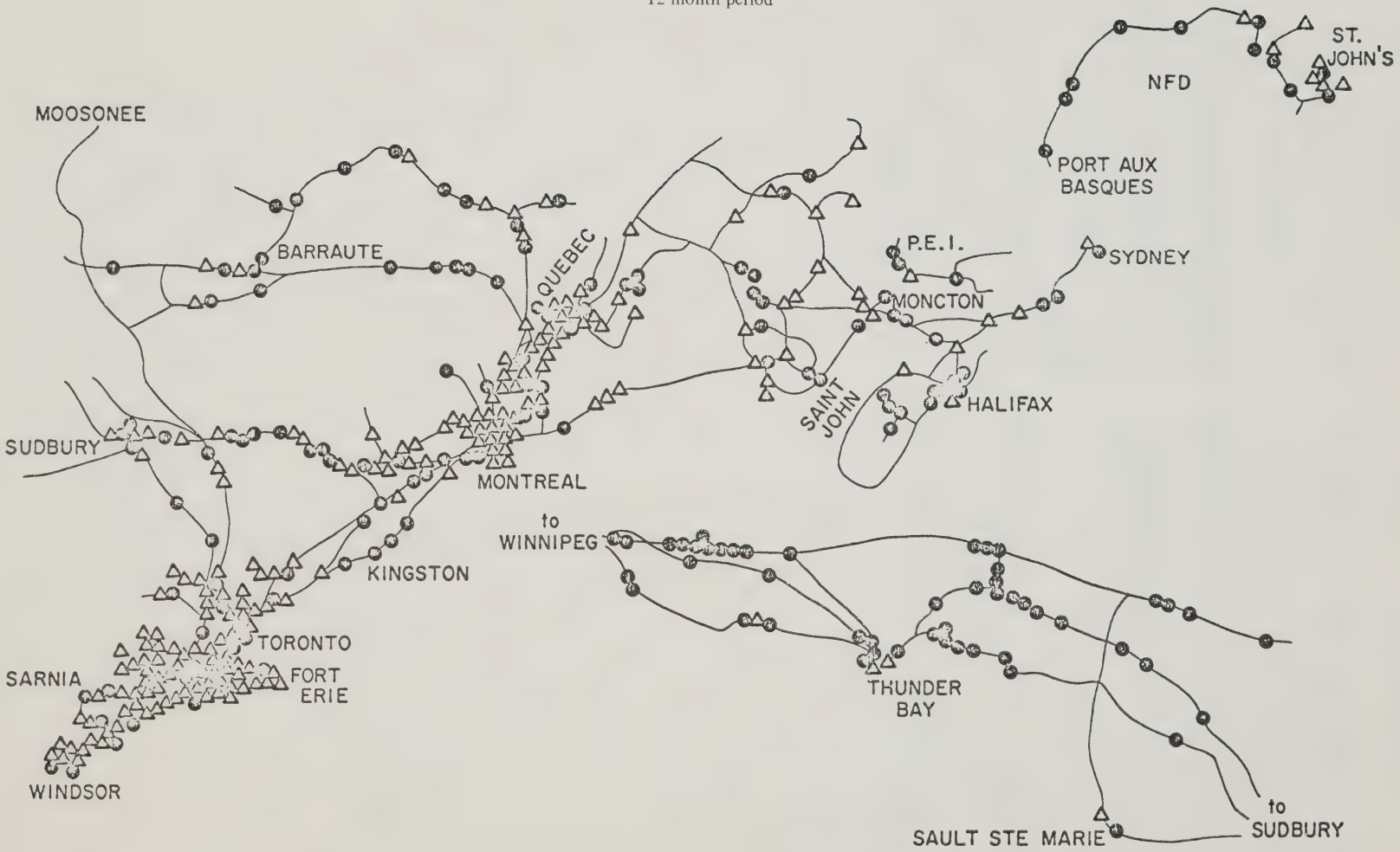
Le gestionnaire
S. D. Cameron

Le 2 décembre 1976

APPENDIX "TC-2"

Railway Accidents–Eastern Lines

12 month period

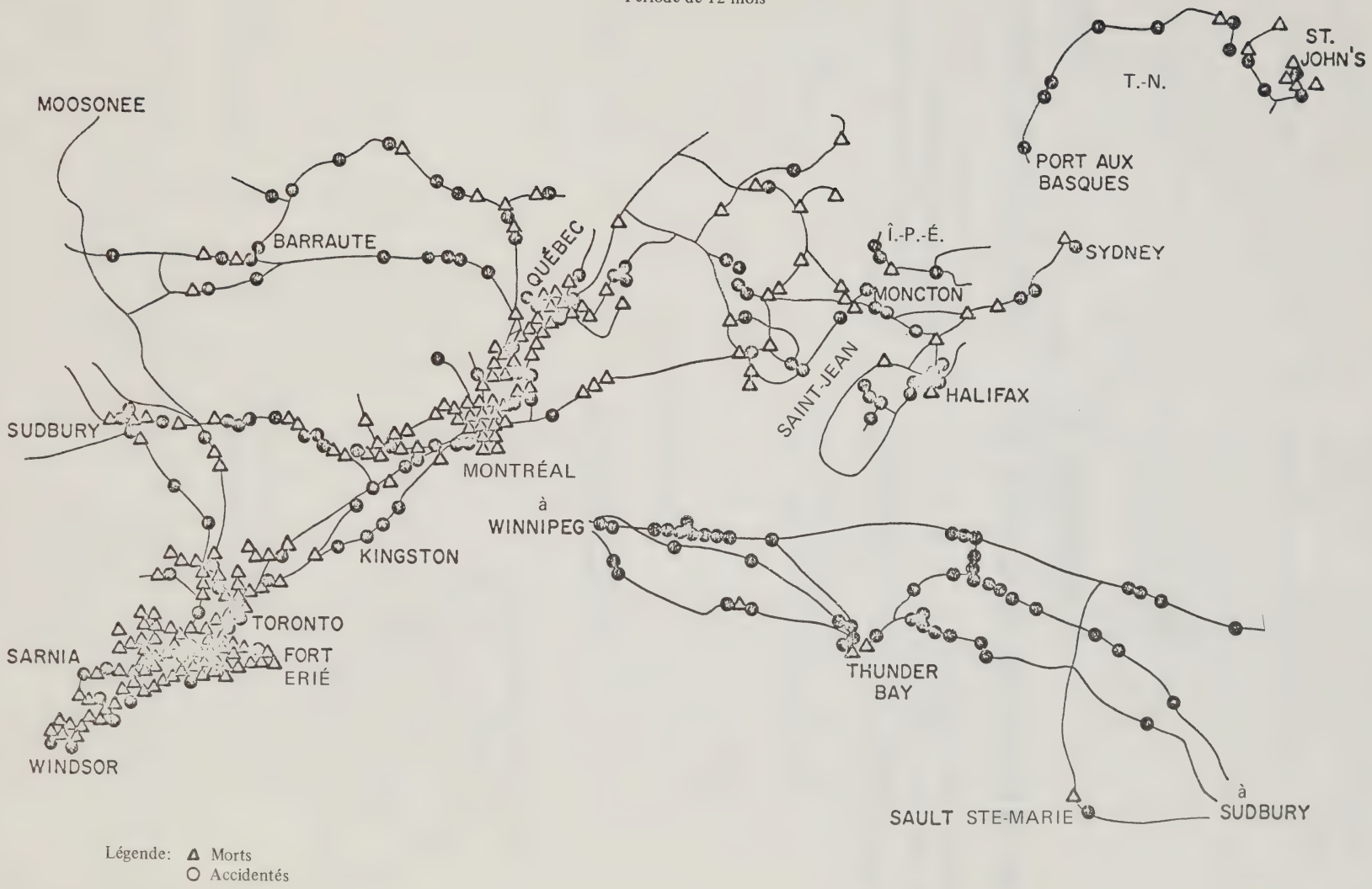


Legend: △ Casualties
○ Accidents

APPENDICE «TC-2»

Accidents de chemin de fer—Lignes de l'Est

Période de 12 mois



Légende: △ Morts
○ Accidentés

WITNESSES—TÉMOINS

From the Department of Transport:

Mr. Sylvain Cloutier, Deputy Minister;

Mr. S. D. Cameron, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. Sylvain Cloutier, sous-ministre;

M. S. D. Cameron, gestionnaire, Administration des transports de surface.

CAI XC 27
T62

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Thursday, March 3, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 4

Le jeudi 3 mars 1977

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1977-78
Vote 1—under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1977-1978
Crédit 1 sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
MAR 31 1977
UNIVERSITY OF TORONTO

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Anderson
Benjamin
Cadieu
Caron
Condon
Douglas (*Bruce-Grey*)
Forrestall
Fortin
Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Horner
Loiselle (*Saint-Henri*)
Masniuk
McCain
McIsaac
McKenzie
McRae
Poulin
Roy (*Laval*)
Whittaker—(21)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Tuesday, March 1, 1977:

Mr. Harquail replaced Mr. Gendron;

Mr. McIsaac replaced Mr. Condon.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mardi 1er mars 1977:

M. Harquail remplace M. Gendron;

M. McIsaac remplace M. Condon.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Monday, February 21, 1977

ORDERED,—That Votes 1 and 5 relating to Post Office; and Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 and 120 relating to Transport, for the fiscal year ending March 31, 1978, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le lundi 21 février 1977

IL EST ORDONNÉ,—Que les crédits 1 et 5, Postes, et les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 et 120, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 3, 1977
(5)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:40 o'clock a.m., the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Harquail, Horner, Loiselle (*Saint-Henri*), Masniuk, McIsaac, McKenzie, Roy (*Laval*) and Whittaker.

Other Member present: Mr. Watson.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Witness: From the Department of Transport: Mr. Sylvain Cloutier, Deputy Minister.

The Order of Reference dated Monday, February 21, 1977 being read as follows:

Ordered,—That Votes 1 and 5 relating to Post Office; and Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 and 120 relating to Transport, for the fiscal year ending March 31, 1978, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Vote 1 under Transport.

The Minister read an opening statement.

The Minister answered questions.

At 11:10 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 3 MARS 1977
(5)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Harquail, Horner, Loiselle (*Saint-Henri*), Masniuk, McIsaac, McKenzie, Roy (*Laval*) et Whittaker.

Autre député présent: M. Watson.

Comparaît: L'honorable Otto E. Lang, Ministre des Transports.

Témoin: Du ministère des Transports: M. Sylvain Cloutier, sous-ministre.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du 21 février 1977;

Il est ordonné,—Que les crédits 1 et 5, Postes, et les crédits 1, 5, 10, 15, 20 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 et 120, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération le Crédit 1 sous la rubrique Transports.

Le ministre fait lecture d'une déclaration préliminaire.

Le ministre répond aux questions.

A 11 h 10 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, March 3, 1977

• 0940

[*Texte*]

The Chairman: We have a quorum, the necessary quorum to hear the evidence.

For the Committee's information, your subcommittee met at 11 o'clock on Thursday morning, February 24, 1977, regarding the Main Estimates For The Fiscal Year Ending March 31, 1978, and agreed to recommend the following schedule of meetings.

This morning we will deal with the main estimates of the Ministry of Transport. As you know, we had a meeting scheduled for Tuesday at 8 o'clock, which had to be cancelled. Consequently, this is our first meeting with the department.

On March 7, at 8.00 p.m. we will deal with the Atlantic and Great Lakes Pilotage Authorities.

On Thursday, March 10, at 3.30 p.m. we will have representatives of the National Harbours Board before us.

On Tuesday, March 15, at 8.00 p.m. there has been a slight change; we were scheduled to have the St. Lawrence Seaway Authority, but instead we will have the representatives of the Canadian Transport Commission.

On Thursday, March 17, at 9.30 a.m. we will meet with the representatives of the St. Lawrence Seaway Authority.

On Tuesday, March 22, at 11.00 a.m., and Thursday, March 24, at 3.30 p.m. we will have representatives of Air Canada.

On Tuesday, March 29, at 8.00 p.m., and on Thursday, March 31, at 9.30 a.m. we will have representatives of the Canadian National Railways.

On Monday, April 4, at 8.00 p.m. we will deal with the Post Office estimates, and if it is deemed necessary, we could have the department return to the Committee.

Is this schedule agreeable to all members?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: This morning we will start consideration of the main estimates of the Ministry of Transport for the fiscal year ending March 31, 1978. I will call Vote 1.

Transport—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—$45,305,000

The Chairman: This morning we are pleased to have appearing before us the Honourable Otto Lang, Minister of Transport, along with the Deputy Minister, Mr. Sylvain Cloutier. I would ask the Minister if he has an opening statement he would like to make to the Committee.

Hon. Otto Lang (Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I would like to say a few words to the Committee before getting down to the detailed questions in relation to the estimates, and I thank you for the opportunity.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 3 mars 1977

[*Interprétation*]

Le président: Messieurs, la séance va commencer puisque nous avons le quorum.

Avant de passer su sujet du jour, je voudrais vous informer que votre sous-comité s'est réuni à 11 heures, le jeudi 24 février 1977, pour établir l'échéancier des séances destinées à étudier le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978. Voici ses recommandations:

Ce matin, nous commencerons le Budget principal du ministère des Transports. Comme vous le savez, la réunion prévue pour mardi, à 20 heures, a dû être annulée. La réunion d'aujourd'hui est donc la première que nous consacrons au budget de ce ministère.

Le 7 mars, à 20 heures, nous traiterons des administrations de pilotage des Grands Lacs et de l'Atlantique.

Le jeudi 10 mars, à 15 h 30, nous aurons des représentants du Conseil des ports nationaux.

Le mardi 15 mars, à 20 heures,, nous devions étudier le budget de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, mais il y a eu un changement et nous aurons des représentants de la Commission canadienne des transports.

Le jeudi 17 mars, à 9 h 30, nous aurons des représentants de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le mardi 22 mars, à 11 heures, et le jeudi 24 mars, à 15 h 30, nous aurons des représentants d'Air Canada.

Le mardi 29 mars, à 20 heures, et le jeudi 31 mars, à 9 h 30, nous aurons des représentants des chemins de fer nationaux du Canada.

Le lundi 4 avril, à 20 heures, nous étudierons le budget du ministère des Postes et, si cela est nécessaire, nous pourrons y consacrer une autre séance.

Ce programme vous convient-il?

Des voix: Oui.

Le président: Nous commencerons donc, ce matin, l'étude du Budget principal du ministère des Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978. Nous commencerons par le crédit 1er.

Transports—Programme de l'administration centrale

Crédit 1er—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—$45,305,000.

Le président: Nous avons comme témoins, l'honorable Otto Lang, ministre des Transports, ainsi que M. Sylvain Cloutier, sous-ministre. Monsieur le ministre, voulez-vous faire une déclaration préliminaire?

L'hon. Otto Lang (ministre des Transports): Oui, monsieur le président. Je voudrais vous présenter le budget du ministère, en gros, avant de passer aux questions.

[*Text*]

The estimated expenditures of the department and the transportation agencies for which I am responsible will total about $1.771 billion, or approximately four cents out of every dollar spent by the federal government. These expenditures, in addition to covering normal day-to-day operations of the complex transportation systems of Canada, will include new initiatives to improve rail passenger services, improvements to some 44 airports in northern Canada, a new coast guard-college at Point Edward, Nova Scotia, a continuation of the improvement to highways in western Canada and the western northlands, and a complete overhaul of the airport at Charlottetown, Prince Edward Island.

While our spending estimates are up from those of 1976-77, our share of the total estimates of the federal Government is actually down slightly—a clear indication, I would suggest, that Transport Canada is practicing the restraint required of it at this time.

Restraint in spending is more than just saying "no" to new programs. During the past year I have made many speeches to the effect that there are simply not enough public funds to meet all the country's transportation demands and that it will be necessary to invest each transportation dollar so as to derive the maximum benefit. I believe the only way this can be done is to keep transportation subsidies to a minimum.

In recent years, the Government has been spending more and more to provide transportation services. Unfortunately, the revenues received from the users of those services have not kept pace with these increases. This year, for instance, the budgetary provision for air services will amount to an estimated $440 million, despite the fact that estimates for capital expenditures have been cut to some $20 million less than last year. Another example is in the provision of ferry and coastal services on the East Coast. This year it is expected that costs will exceed revenues by some $125 million. Similarly, spending on marine services will exceed revenues by $269 million.

I do not intend to list all the payments we make at this time, but I do want to get the point across that a very large part of Transport Canada's budget, in fact more than half, is absorbed by subsidies and grants. And, of course, while the Canadian Transport Commission will be before you at a later date, I cannot help but note that the greater part of its 1977-78 estimates is for payments for branch line and rail passenger subsidies.

• 0945

We believe that the government's role in transportation must vary according to the nature of the services and the region concerned. Well developed services that operate efficiently should do so on a commercially viable basis within the general policy and regulatory framework. As much as possible,

[*Interpretation*]

Les dépenses prévues par le ministère ainsi que les organismes dont je suis responsable s'élèveront à environ 1,771 millions de dollars, soit près de quatre pour cent des dépenses globales du gouvernement. Ce chiffre, en plus d'englober les frais d'exploitation quotidiens des systèmes complexes de transport au Canada, comprend également les sommes requises pour de nouvelles initiatives, notamment l'amélioration des services passagers de transport ferroviaire et de quelque 44 aéroports dans le nord du pays, un nouveau collège de la garde Côtière à Pointe Edwards, en Nouvelle-Écosse, la poursuite des travaux d'amélioration de l'infrastructure routière de l'Ouest et du secteur septentrional de cette région, et le réaménagement intégral de l'aéroport de Charlottetown; dans l'Île-du-Prince-Édouard

Bien que notre budget de dépenses soit supérieur à celui de 1976-1977, la proportion du budget des dépenses globales du gouvernement fédéral qu'il représente a diminué quelque peu, ce qui, à mon sens, témoigne clairement la politique d'austérité adoptée par Transports Canada compte tenu de la conjoncture.

Exercer de la modération dans les dépenses veut dire beaucoup plus que de simplement refuser d'entreprendre de nouveaux programmes. Au cours de l'année écoulée, j'ai prononcé nombre de discours où j'ai exposé la carence actuelle de fonds publics face à l'ensemble des besoins de notre réseau de transport et où j'ai insisté sur la nécessité de rationaliser ce réseau afin de profiter le plus possible de chaque dollar investi. J'ai la conviction que la seule façon d'arriver à cette fin est de réduire au minimum les subventions.

Depuis quelques années, les dépenses du gouvernement consacrées aux services de transport n'ont cessé d'augmenter. Malheureusement, les recettes perçues des usagers de ces services n'ont pas grimpé aussi vite que les dépenses. Cette année, par exemple, la prestation des services aéronautiques coûtera au Trésor environ 440 millions de dollars, en dépit du fait que le budget d'immobilisations a diminué de près de 20 millions de dollars par rapport à celui de l'année précédente. La prestation des services de traversier et de transport côtier dans l'Est du pays illustre également cette situation. On s'attend, en effet, cette année, à ce que les coûts dépassent les recettes de plus de 125 millions de dollars. De la même façon, les coûts des services maritimes dépasseront d'environ 269 millions de dollars les recettes perçues.

Je n'ai pas l'intention d'énumérer toutes nos dépenses mais je crois cependant utile d'insister sur le fait que les subventions et les contributions absorbent une grande part, de la moitié en fait, du budget de Transports Canada. D'autre part, même si la Commission canadienne des transports vous fera part elle-même de cette constatation, je ne peux m'empêcher de remarquer que la plus grande partie de son budget de 1977-1978 sera consacrée à des subventions octroyées aux services passagers de transport ferroviaire ainsi qu'à ceux des embranchements ferroviaires.

Nous sommes d'avis que le rôle du gouvernement en matière de transport doit être assujetti à la nature des services et de la région desservie. Les services bien établis et qui sont efficaces devraient fonctionner selon les principes de la rentabilité dans le cadre général de la politique et de la réglementation gouver-

[*Texte*]

we should allow the traditional marketplace forces of supply and demand to operate.

On the other hand, where transportation services are needed to meet the interests of regional development, government must recognize its responsibility to provide the required technological and financial assistance. We must face the fact that this country is not a homogeneous entity: the issues facing Nova Scotia are very different from those facing Manitoba or British Columbia.

Northern Canada will continue to have unique transportation problems. We are dealing with this challenge in a number of ways: increased funding for air transportation infrastructure; support for the Nothern Transportation Company Limited; joint industry/government investment in the marine transportation ventures for the high Arctic.

In the west, we are working to increase the capacity and improve the efficiency of the rail system and to modernize the grain handling system, including the purchase of thousands of hopper cars. We are also making substantial investments in upgrading the highway networks of the Prairies and the western northlands.

In Central and Eastern Canada, the emphasis again is on improving efficiency in the transportation system including the highway network—particularly in the Atlantic Region—improving the railway system, the freight ferry operations and port facilities.

I should point out as well that we are taking steps towards attaining efficiency in our own house, including organizational improvements within Transport Canada and improvements in the procedures of our regulatory agencies. Other steps reflect the objectives for equity and accessibility. We are concerned about the basic fairness of the transport system to users in different regions in terms of level and quality of service and in terms of charges to the user.

In the final analysis, however, our transportation system must be efficient; for the more efficient it is, the greater will be the return on the capital that must be provided and the more cost-effective it is going to be.

The government is not trying to recover the total cost of transportation services. If we tried to recover the full cost of certain services, they would just stop running. They would be priced out of existence.

The implication of a rational pricing approach, if you examine the problem logically, simply suggests that where there are no broad social or economic objectives to be served, and you have two competing transportation services with each capable of meeting the requirements, except that one of them has to be subsidized, then good economic sense dictates that you drop the subsidized service.

We do not intend to set any target date but rather to carefully phase in any increases in charges or cuts in subsidies

[*Interprétation*]

nementales. En autant que possible, les forces traditionnelles de l'offre et la demande devraient pouvoir jouer normalement.

Par contre, lorsque des services de transport s'avèrent nécessaires dans l'intérêt du développement économique régional, le gouvernement se doit d'assurer la prestation de l'aide technique et financière requise. Nous devons nous rendre à l'évidence que notre pays ne constitue pas une entité homogène. Les problèmes que connaît la province de Nouvelle-Écosse sont loin de ressembler à ceux du Manitoba ou de la Colombie-Britannique.

Le Nord du Canada continuera à avoir des problèmes qui lui sont propres. Nous relevons ce défi de plusieurs façons: en augmentant les sommes disponibles pour l'infrastructure aéronautique, en soutenant la Compagnie des transports du Nord Limitée et en nous joignant à des intérêts privés en vue de financer les transports maritimes dans l'Arctique septentrional.

Dans l'Ouest, nous visons à augmenter la capacité et à améliorer l'efficacité du réseau ferré, ainsi qu'à moderniser les procédés de manutention du grain, notamment en acquérant des milliers de wagons-trémies et en améliorant les installations terminales. Nous consacrons également des sommes importantes à l'amélioration de l'infrastructure routière de la région des Prairies et des régions septentrionales de l'Ouest.

Pour ce qui est du Centre et de L'Est du Canada, nous attachons encore une fois beaucoup d'importance à l'amélioration de l'efficacité des systèmes de transport, notamment de l'infrastructure routière, en particulier dans les provinces atlantiques, du réseau ferré, du transport du fret par traversiers et des installations portuaires.

Je ferai remarquer, par ailleurs, que nous prenons des mesures visant à rationaliser les services au sein même de nos institutions, y compris des améliorations au niveau de l'organisation de Transports Canada et des procédures de nos organismes de réglementation. D'autres mesures s'inspirent des objectifs d'équité et d'accessibilité. Nous chercons à fournir un système de transport fondamentalement juste pour les usagers des différentes régions quant à la qualité et au niveau du service et quant aux tarifs.

Toutefois, en dernière analyse, notre système de transport doit être efficace car plus il le sera, meilleurs sera le rendement du capital que nous devons investir et meilleur le rapport coût-efficacité.

Le gouvernement ne cherche pas à recouvrer le coût total des services de transport. S'il le faisait, certains services seraient voués à disparaître car ils seraient inabordables.

Un examen logique du problème de l'établissement rationnel des prix démontre simplement que là ou il n'existe pas de grands objectifs socio-économiques à servir et où deux services de transport satisfaisants se font concurrence et que l'un d'eux est subventionné, le bon sens nous dicte d'abandonner ce dernier.

Nous n'avons pas l'intention de fixer d'échéances mais plutôt d'introduire progressivement et avec précaution les aug-

[*Text*]

so that no undue hardship is created for those being served. We recognize that there may be differences of view about what is undue hardship and we are certainly prepared to listen to those who feel they are being unfairly treated, but to fail to obtain reasonable cost recovery from users, where that is possible, is in itself unfair to users of other commercially viable services and the taxpayers at large.

In carrying out the new policy, we are endeavouring to be very cost and benefit conscious, particularly in the planning, design and implementation of transport facilities and services. We can no longer afford to provide facilities or services which are before their time or are more elaborate and larger than required.

There has to be increased emphasis on the commercial viability of new projects in the transportation system. Except where it is clearly required for overriding reasons of economic or social policy, no project should be started by the government unless all costs are recoverable over a reasonable period of time and unless the private sector cannot itself finance it.

It is through such restraint that we hope to have more funds available for the main thrust of the new transportation policy: that of making transportation support the achievement of national and regional, economic and social objectives. This thrust is beginning to be evident in the estimates now before the Committee and it will be steadily apparent in future years.

Now, Mr. Chairman, I would like to outline for you, or touch on, some of the highlights of the department's estimates for this year.

Transport Canada will require more than $1 billion to carry out its proposed programs for the 1977-78 period. This is about 3.6 per cent more than last year but well within the Treasury Board guidelines.

The budgetary estimate for our headquarters organization is $70.1 million compared with $62.4 million for 1976-77. As you may know, Mr. Chairman, the Headquarters group is responsible for planning and development of policy as well as for providing research, advisory and general administrative services.

• 0950

Included in the headquarters budget are the Arctic Transportation Agency, the Transport Development Agency, and the Transport Training Institute.

The Arctic agency, which co-ordinates federal transportation services and facilities in the Yukon and Northwest Territories, is planning major repairs and improvements at 44 northern airports this year at a cost of $15.8 million. The development agency, now known as the Transport Canada Research and Development Centre, is planning to spend more than $13.4 million on its program for 1977-78.

[*Interpretation*]

mentations de tarif ou les coupures de subventions de telle sorte que les usagers n'aient pas à en souffrir indûment. Nous reconnaissons qu'il peut y avoir là des différences d'interprétation et nous sommes tout disposés à écouter ceux qui se sentent lésés, mais il serait injuste envers les usagers d'autres services commercialement rentables et envers les contribuables en général de ne pas appliquer une formule raisonnable de recouvrement des coûts là ou il est possible de le faire.

En mettant en œuvre la nouvelle politique, nous portons une attention toute spéciale aux coûts et avantages, notamment en ce qui concerne la planification, la conception et la mise en œuvre des installations et des services de transport. Nous ne pouvons plus nous permettre de fournir des installations ou des services avant-gardistes ou trop élaborés et étendus.

Nous devons mettre davantage l'accent sur la viabilité commerciale des nouveaux projets du réseau de transport. A moins de raisons pressantes et claires de politique économique ou sociale, le gouvernement ne devrait pas entreprendre des travaux à moins d'être assuré que le secteur privé ne peut pas les financer et qu'il y aura recouvrement intégral des coûts dans un laps de temps raisonnable.

Grâce à de telles restrictions, nous espérons avoir plus de fonds disponibles pour alimenter la poussée principale de notre nouvelle politique qui veut que les transports servent de moyen pour réaliser les objectifs nationaux, régionaux, économiques et sociaux. Cette poussée commence à se faire sentir dans le budget des dépenses présentement à l'étude par le comité et deviendra de plus en plus apparente au cours des prochaines années.

Maintenant, monsieur le président, j'aimerais vous décrire quelques-uns des points saillants du budget des dépenses 1977-1978 du ministère.

Transports Canada aura besoin de plus d'un milliard de dollars pour réaliser ses programmes au cours de l'année 1977-1978. Il s'agit d'une augmentation d'environ 3.6 pour cent par rapport à l'an dernier, mais elle s'inscrit dans le cadre des lignes directrices du conseil du trésor.

On prévoit que l'Administration centrale aura des frais s'élevant à $70.1 millions comparativement à $62.4 millions en 1976-1977. Comme vous le savez peut-être, monsieur le président, il incombe au groupe de l'Administration centrale de planifier et d'élaborer des politiques et de fournir des services de recherches ainsi que les services consultatifs et d'administration générale.

Le budget de l'Administration centrale inclut notamment les dépenses de l'Agence des transports dans l'Arctique, du Centre de développement des transports et de l'Institut de formation de Transports Canada.

L'Agence des transports dans l'Arctique, qui coordonne les services et les installations de transports fédéraux au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, compte effectuer des réparations et des améliorations importantes, cette année, au coût de $15.8 millions, dans 44 aéroports septentrionaux. Le Centre de développement des transports, connu maintenant sous le nom de Centre de recherche et de développement,

[*Texte*]

Construction work on the Transport Training Institute at Cornwall will cost an estimated $20.3 million this year. This new facility is expected to be completed in 1978.

The Marine Administration will require $269 million in 1977-78 compared with $237.4 million in 1976-77. Of the total, $75.8 million has been allocated for capital expenditures.

The responsibilities of the Marine Administration include the Canadian Coast Guard, National Harbours Board, St. Lawrence Seaway and four pilotage authorities.

The Marine Administration plans to extend the Eastern Canada Traffic Regulations System this summer to include both the Eastern and Western Arctic as well as extending coverage to the 200-mile territorial limit. Construction of a similar system for the West Coast is under way.

The Canadian Coast Guard will begin operating two new search-and-rescue centres at St. John's, Newfoundland, and Quebec City this year, as part of the government's plan to improve Canada's search-and-rescue capability. A second hovercraft for search and rescue is being obtained for service on the West Coast.

The first of the two heavy icebreakers now under construction at Burrard Dry Dock in Vancouver is scheduled to be launched this year and to enter service next year. Delivery of the second ship is scheduled for early 1979.

The National Harbours Board plans to spend $64.4 million on improvements to ports and harbours across the country.

The St. Lawrence Seaway requires $39.9 million for the year to cover operation of the Welland Canal and to cover the deficit of the non-toll canals entrusted to the Seaway Authority.

Budget estimates for the Air Administration total $440.4 million for 1977-78, about $20 million less than for 1976-77. Of the total, $126.9 million is earmarked for capital expenditures.

The only major airport project that will be started in the 1977-78 period is at Charlottetown, where there will be a general overhaul of all airport facilities over the next four years at a total cost of about $20 million.

More than $7.2 million has been allocated this year for the installation of electronic equipment for the joint enroute terminal systems. This will complete more than half of the first $27 million phase of this program which will increase safety and efficiency of air traffic control by means of computers that process radar and flight data.

The Canadian Surface Transportation Administration has estimated expenditures for the year of $318.8 million, an

[*Interprétation*]

prévoit dépenser plus de 13.4 millions de dollars en 1977-1978 pour son programme.

Le stravaux de construction à l'Institut de formation de Transports Canada, à Cornwall, coûteront, cette année, environ $20.3 millions. L'ouverture de l'Institut est prévue pour 1978.

L'Administration du transport maritime aura un budget de $269 millions en 1977-1978 comparativement à $237.4 millions en 1976-1977. De ce total, $75.8 millions iront aux dépenses d'immobilisations.

De l'Administration du transport maritime relèvent la Garde côtière canadienne, le Conseil des ports nationaux, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et quatre administrations de services de pilotage.

L'Administration du transport maritime prévoit étendre, cet été, le système de régulation du trafic de l'Est du Canada à l'Arctique oriental et occidental ainsi qu'à la limite territoriale de 200 milles du Canada. Un système semblable pour la côte ouest est en voie de construction.

La Garde côtière canadienne commencera, cette année, à exploiter deux nouveaux centres de recherche et de sauvetage à Québec et à Saint-Jean, Terre-Neuve, dans le cadre du plan gouvernemental d'améliorations des installations de recherche et de sauvetage au Canada. On procède actuellement à l'acquisition d'un second aéroglisseur pour la recherche et le sauvetage sur la côte ouest.

Le premier de deux brise-glaces lourds, en construction au chantier naval Burrard, à Vancouver, doit être lancé cette année et mis en service l'année prochaine. La livraison du second navire est fixée au début de 1979.

Le Conseil des ports nationaux prévoit dépenser $64.4 millions pour les ports et havres du pays.

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a besoin, en 1977-1978, de $39.9 millions pour financer l'exploitation du canal de Welland et le déficit des canaux sans péage qui lui ont été confiés.

Les prévisions budgétaires de l'Administration des transports aériens se chiffrent à $440.4 millions pour 1977-1978, soit environ 20 millions de dollars de moins que les prévisions pour 1976-1977. De ce total, $126.9 millions sont affectés aux dépenses d'immobilisations.

Le seul projet aéroportuaire d'envergure qui débutera pendant l'année financière 1977-1978 sera celui de l'aéroport de Charlottetown, où il y aura remise en état générale, au coût total d'environ 20 millions de dollars, de toutes les installations au cours des quatre prochaines années.

Plus de $7.2 millions ont été affectés, cette année, à l'installation de matériel électronique servant au système de visualisation des phases en route et terminales (JETS). Cette affectation permettra d'achever plus de la moitié de la première phase de 27 millions de dollars de ce programme qui améliorera le contrôle de la circulation aérienne en termes de sécurité et d'efficacité au moyen d'ordinateurs qui traiteront les données radar et de vol.

L'Administration canadienne des transports de surface a prévu $318.8 millions de dépenses, en 1977-1978, soit une

[*Text*]

increase of $19.2 million over the 1976-77 budget. Of this total, more than $40 million is allowed for capital expenditure. This administration is involved in highway, railway, urban and certain water transport such as ferries.

Responsibility for allocation of $16.5 million in water transportation assistance subsidies will be transferred to Transport Canada from the CTC in 1977-78, and accounts for most of the increase in surface administration estimates. Payments to the CNR to cover ferry service deficits in the year are estimated at $108.5 million.

Under the passenger rail demonstration program, $14 million has been allocated for improvements to passenger train services between Quebec City and Montreal in 1977-78.

The railway relocation program has been allocated $26 million to support transportation studies and grade separation grants.

An additional sum of $27 million is being provided for payments to British Columbia to assist the B.C. Railway Company in the development of a rail network in the province's northern area.

About $37 million is being provided to continue the highway improvement program in the Prairie provinces and western northlands.

And finally, Mr. Chairman, more than $7 million has been allocated for assistance to provinces and municipalities in the planning of urban commuter services.

• 0955

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. We will proceed with the questions and answers and, as previously agreed by the Committee, we will allow a maximum of 10 minutes per member. I would ask that the questions be as short as possible so that we can fit in as many members as possible.

Mr. Harquail: Would it be in order, Mr. Chairman, to enquire, as a point of information at this time, what the existing CN debt is as of today? Would that be possible, since a lot of figures have been quoted here about it?

The Chairman: I can add you to the list, Mr. Harquail, and if you want to pose a question at that moment we will see if it is possible to have it answered.

The first on the list is Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Lang some questions with regard to problems that the trucking industry is experiencing these days. It is not a problem caused by his department but by another government department, the Post Office, which is working in direct conflict with the trucking industry. What I am going to ask the Minister today is if he is prepared to approach the Postmaster General with regard to the problems his department is causing the trucking industry. I first raised this yesterday when we were debating Bill C-33. I see that in your estimates you have

[*Interpretation*]

augmentation de $19.2 millions par rapport au budget de 1976-1977. De cette somme, plus de 40 millions de dollars sont affectés aux dépenses d'immobilisations. Cette administration s'occupe du transport routier, ferroviaire et urbain ainsi que de certains services de transport par eau, tels les traversiers.

Les $16.5 millions qui étaient auparavant versés en subventions d'aide au transport maritime par la Commission canadienne des transports le seront maintenant par Transports Canada, ce qui explique dans une large mesure l'augmentation de la demande de crédits de l'Administration des transports de surface. Les sommes à verser aux chemins de fer Nationaux du Canada pour couvrir les déficits des services de traversiers de 1977-1978 sont évaluées à $108.5 millions.

Dans le cadre du projet pilote de services passagers de transport ferroviaire, $14 millions ont été affectés à l'amélioration, en 1977-1978, du service entre Montréal et Québec.

Dans le cadre du programme de déplacement des lignes de chemin de fer, 26 millions de dollars sont affectés à des études de transport et à des subventions pour des travaux d'étagement.

Une somme additionnelle de $27 millions sera versée à la Colombie-Britannique pour venir en aide à la B.C. Railway Company dans l'aménagement d'un réseau ferroviaire dans le nord de la province.

Environ $37 millions sont prévus pour la continuation du programme d'amélioration des routes dans les provinces des Prairies et le nord des provinces de l'Ouest.

Enfin, monsieur le Président, plus de 7 millions de dollars ont été affectés pour aider les provinces et les municipalités à planifier des services urbains de transport en commun.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Nous allons maintenant passer aux questions, en accordant un maximum de dix minutes à chaque membre du Comité, comme convenu auparavant. Je demanderai cependant à tous d'être aussi brefs que possible, afin que tout le monde puisse poser des questions.

M. Harquail: Monsieur le président, pourrais-je dès maintenant demander au ministre quelle est la dette actuelle du CN? En effet, cette information ne figure pas parmi tous les chiffres qu'il nous a donnés.

Le président: Je mettrai votre nom sur la liste, monsieur Harquail, et vous pourrez alors poser cette question.

Pour l'instant, je donne la parole à M. McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Je commencerai par parler des problèmes auxquels doit actuellement faire face l'industrie du camionnage. Ce ne sont pas des problèmes causés par votre ministère mais par un autre, à savoir le ministère des Postes, dont certaines activités sont directement concurrentielles de l'industrie du camionnage. Je demanderai donc au ministre s'il est disposé à prendre contact avec le ministre des Postes, pour lui en parler. Je préciserai également que j'ai d'abord posé cette question, hier, dans le cadre du débat sur le Bill C-33. Je constate en effet que votre budget

[*Texte*]

$26.9 million allocated to the provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta to upgrade the primary highway network. I am sure that will be most welcome by the truckers.

In your new national transportation policy it states:

> The new policy section introduces a set of expanded policy objectives and principles and dedicates the whole as an effective instrument of support for the achievements of national and regional social and economic objectives.

The trucking industry, especially in Manitoba, is having real problems meeting these objectives in trying to deal with the unfair competition from the Post Office. I am referring to this new post-pack delivery service that the Post Office has established. They are offering exceptionally low rates—for example, the charge for a two-pound parcel was to be 60 cents for a distance of up to 150 miles. Now we all know there is no way you can ship anything for 60 cents; it is being subsidized by the Canadian taxpayer to pay the real costs.

I will give you another example of what post-pack is doing right now, and of how it is just an unnecessary duplication. A tender has just been called for the furnishing of two one-ton trucks to provide service between Winnipeg and Thunder Bay. The truckers association is wondering why this was done when there are several air flights each day and at least four buses and five truck lines per day. For the sake of efficiency, why would the Post Office not offer this delivery service to the trucking industry, instead of putting on two more trucks that will have to be subsidized by the taxpayer?

I would like to hear your comments on this, and I would ask if you would be prepared to take this matter up with the Postmaster General and point out to him the problems he is causing the trucking industry in Manitoba and the rest of Canada.

Mr. Lang: I find it interesting to hear a suggestion that I think amounts to the desire for higher charges for a government service in order to be fair. That certainly creates an interest in me and I certainly will not mind having discussions with the Postmaster General about it. It is, as the honourable member knows, a matter between provincial highway jurisdiction, which generally supervises trucking even in our area of technical responsibility, and the Post Office; therefore I am really not involved in any direct way. However, as a matter of interest I will pursue the questions that have been raised.

Mr. McKenzie: With regard to your comments on the rates, sure they are low rates, but the Post Office is heading for about a billion dollar deficit; so the taxpayer is subsidizing the Post Office.

[*Interprétation*]

prévoit 26.9 millions de dollars pour l'amélioration du réseau routier primaire des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Cette décision sera sans doute très bien accueillie par les camionneurs.

Cependant, dans votre nouvelle politique nationale des transports, vous indiquez, en substance:

> Le chapitre consacré à la nouvelle politique comprend une série d'objectifs et principes généraux plus complets, destinés à assurer un soutien concret aux mesures décidées pour la régularisation d'objectifs d'ordre national, régional, social et économique.

Les camionneurs, surtout au Manitoba, ont beaucoup de mal à respecter ces objectifs, du fait de la concurrence injuste que leur fait le ministère des Postes. Je veux ici parler du nouveau service de livraison postale des colis, créé par le ministère des Postes, à des tarifs exceptionnellement faibles. Ainsi, l'expédition d'un colis de deux livres, sur 150 milles, ne coûte que 60c. Chacun reconnaîtra qu'il est aujourd'hui absolument impossible d'expédier quoi que ce soit, sur une telle distance, pour 60c. Ceci n'est possible que par les subventions qui sont accordées au ministère des Postes, et ce sont donc les contribuables canadiens qui paient les coûts réels de ce service.

Il convient en outre de signaler que ce système de livraison postale constitue en fait une duplication inutile de service. Ainsi, un appel d'offres vient d'être fait pour l'achat de deux camions d'une tonne pour effectuer des livraisons entre Winnipeg et Thunder Bay. L'Association des camionneurs se demande pourquoi on a fait cet appel d'offres, puisqu'il y a plusieurs liaisons aériennes par jour, entre ces deux villes, sans compter au moins quatre liaisons d'autobus et cinq liaisons par camion. Dans un souci d'efficacité, le ministère des Postes ne pourrait-il pas offrir ce service de livraison aux camionneurs, au lieu d'acheter lui-même deux camions supplémentaires, que les contribuables devront payer?

J'aimerais connaître vos commentaires là-dessus et savoir si vous seriez disposé à discuter de cette question avec le ministre des Postes?

M. Lang: Je trouve, ma foi, très intéressant de vous entendre suggérer au gouvernement de faire payer plus cher l'un de ses services, par souci d'équité. C'est une notion assez nouvelle, et soyez assuré que j'en discuterai avec le ministre des Postes. Ceci dit, comme vous le savez certainement, il s'agit ici d'une question qui ne me concerne pas directment, puisqu'elle relève à la fois du ministère des Postes et des autorités provinciales, lesquelles assurent généralement le contrôle des activités de camionnage. Je suis toutefois disposé à en parler avec le ministre des Postes, puisque c'est ce que vous souhaitez.

M. McKenzie: En ce qui concerne vos remarques au sujet des tarifs, il est bien évident qu'ils sont très faibles, mais vous ne devriez pas oublier que le ministère des Postes va vers un déficit d'un milliard de dollars, que devront finalement payer les contribuables.

[*Text*]

• 1000

I can give you a further example of what happens when the government and the Post Office get into the trucking business. As an example in Toronto when the Post Office took over the delivery system from the private contractors it required 44 more trucks and about a hundred more men so you can see the cost is passed on to the taxpayer. Every city needed additional trucks and additional people when the Post Office set up its own delivery systems. And this is very costly to the taxpayer. The ironic part of the whole thing, the service deteriorates once the Post Office takes it over. So it is just a camouflage that they can offer low rates. There is no way they can offer low rates. They have to get the money coming in the back door from the taxpayers.

You said that you would discuss this with the Postmaster General and I intend to pursue it with him too. I would certainly appreciate having an answer as to whether any action will be taken to drop the delivery services. Then once that is removed you will really be able to fulfil the commitments of the new transportation policy in Bill C-33.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder then, Mr. Chairman, if I might follow through with one or two questions we started to ask yesterday with respect to your announcement on the debt on the seaway and the revision of tolls. I wonder first, Mr. Chairman, if the Minister could indicate to us the present status of negotiations with the parallel authority, the St. Lawrence Seaway Development Corporation, the official functioning body in the United States, and whether or not this proposal for example might have been one carried by the Prime Minister to the United States when he was down the other day, and in general to what degree they seem or appear, at this point in time with the talks to be prepared to accept this as a minimum discussion point.

Mr. Lang: The subject was raised between the Prime Minister and the President at least briefly, but discussions had begun prior to the change in government. Of course there was some lull during the transition. I would not want to try to comment in too much detail on the nature of the negotiations but I am quite optimistic that we will have a co-operative approach to the changes we want to make. I will hold that optimism for at least a few more weeks.

Mr. Forrestall: When do we resume talks with respect to it?

Mr. Lang: They really are ongoing.

Mr. Forrestall: Is it possible that there is something happening today?

[*Interpretation*]

Je peux d'ailleurs vous donner un autre exemple de ce qui se passe lorsque le gouvernement, c'est-à-dire le ministère des Postes, se lance dans des activités de camionnage. A Toronto, le ministère des Postes a assumé un service de livraison qui était autrefois assuré par une entreprise privée. De ce fait, il lui a fallu 44 camions et 100 employés supplémentaires, ce qui a évidemment entraîné des coûts considérables, encore une fois transférés au contribuable. Dans chaque ville où le ministère des Postes crée son propre système de livraison, il faut des camions et des employés supplémentaires. Est-il besoin de signaler, sans vouloir être ironique, que le service postal ne cesse de se détériorer? Considérant tous ces facteurs, il est bien évident que si le ministère des Postes réussit à offrir des tarifs imbattables, ce n'est que grâce à un subterfuge assez évident, puisque l'argent non perçu au guichet est perçu auprès des contribuables.

Je suis heureux de voir que vous allez discuter de cette question avec le ministre des Postes et soyez assuré que j'en ferai autant. Je tiens en effet à obtenir une réponse quant aux mesures qui seront prises pour l'abandon de ce système de livraison postale. Ce n'est, en effet, que lorsque ces mesures seront appliquées que vous pourrez commencer à envisager d'appliquer votre nouvelle politique de transport, telle que prévue par le Bill C-33.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'aimerais revenir, monsieur le président, sur des questions qui avaient été posées hier, à la suite de vos déclarations au sujet de la dette de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et de la révision des tarifs de péage. Tout d'abord, pourriez-vous nous dire où en sont les négociations avec l'organisme identique des États-Unis, c'est-à-dire la St. Lawrence Seaway Development Corporation? Pourriez-vous également nous dire si les propositions canadiennes ont été transmises aux responsables américains, par le premier ministre, lors de son bref séjour chez eux? Finalement, est-il déjà possible de savoir si les autorités américaines seront disposées à accepter vos propositions comme base minimale de discussions?

M. Lang: Cette question a été brièvement mentionnée par le premier ministre, au président des États-Unis, mais les discussions avaient déjà commencé, au niveau inférieur, avant l'arrivée de la nouvelle administration. Certes, elles avaient été pratiquement suspendues pendant la transition. Ceci dit, je ne voudrais pas donner trop de détails sur la nature de ces négociations, mais je puis quand même vous dire que je suis très optimiste quant à l'esprit de collaboration dans lequel elles se poursuivront. Je suis en outre certain que mon optimisme à cet égard pourra se maintenir pendant au moins quelques semaines supplémentaires.

M. Forrestall: Quand reprendront les discussions?

M. Lang: Mais elles continuent en ce moment même.

M. Forrestall: Y aura-t-il de nouveaux développements, aujourd'hui?

[*Texte*]

Mr. Lang: I do not think perhaps today.

Mr. Forrestall: But it is ongoing, in any event.

Mr. Lang: Yes.

Mr. Forrestall: Is the St. Lawrence Seaway Development Corporation aware of the specifics of your proposal?

Mr. Lang: Yes, they are. That was really one of the reasons that I decided that a public statement was desirable now even in advance of the conclusion of an agreement.

Mr. Forrestall: But you are not prepared to tell us any more specifically how they feel about it or what they might do with respect to their own areas, that narrow area of their own jurisdiction.

Mr. Lang: No, I think we have really been talking more about the general principle of the approach at this stage rather than getting down to the last pennies of what the tolls would be.

Mr. Forrestall: There is no possibility of any retaliation then, or any reciprocal action which might have a punitive effect.

Mr. Lang: I do not think there is any chance of that at all. We are certainly at all times talking about toll levels which are identical and the same between different countries shipping. Therefore any retaliation would I think fall on theirs as well as ours, and that does not make very much sense. So I do not really see the point of that argument at all.

• 1005

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I do not think anybody has really had time to go through the package that has been put together, which seems to be a fairly useful historical document. I do not know what its effect will be on the future, but in terms of what has happened it is fairly extensive.

One of the things that continue to appear, of course, is your principle that the system should pay for itself, in an operational sense in any event. The figures you are talking about are earmarked for some time in 1978. Can you be more specific?

Mr. Lang: Yes, the start of the shipping season in 1978.

Mr. Forrestall: If by 1979 you find that you are not meeting your target, your proposals—or by 1980—I assume from the general tone of your statement that you will then seek further increases.

Mr. Lang: Yes, the plan really is to have budgets set on the basis of covering operating and maintenance, and that 1 per cent in relation to what will then be called the equity investment and in planning budgets and in planning tolls, will be kept in mind.

Mr. Forrestall: I have continued to accept your charge about the equity investment; you consider it a method of writing it off. It would be good if we could get some return from it. But my concern is, at what point would there be

[*Interprétation*]

M. Lang: Peut-être pas aujourd'hui.

M. Forrestall: Mais le processus se poursuit?

M. Lang: Oui.

M. Forrestall: La St. Lawrence Seaway Development Corporation a-t-elle pris connaissance de vos propositions, en détail?

M. Lang: Oui. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles j'ai jugé souhaitable de faire une déclaration publique, avant même la conclusion d'un accord.

M. Forrestall: Mais vous n'êtes pas encore disposé à nous donner des détails, ni à nous dire ce que pourrait faire la société américaine, dans son propre secteur de compétence, qui est très étroit?

M. Lang: Non, car, jusqu'à présent, nous avons essentiellement discuté de principes généraux, sans essayer de fixer, au centime près, ce que seront les nouveaux tarifs.

M. Forrestall: Il n'y a donc aucune possibilité de représailles, de la part des États-Unis, ni de mesure punitive?

M. Lang: Je ne le pense pas. De toute façon, nous discutons toujours de tarifs identiques, pour les deux pays, ce qui signifie que toutes représailles seraient aussi néfastes pour les États-Unis que pour le Canada. Je ne vois donc pas pourquoi il y en aurait.

M. Forrestall: Pour changer de sujet, monsieur le président, je dois dire que personne n'a eu la possibilité d'étudier en détail les informations qui nous ont été données ce matin, qui constitueront néanmoins, j'en suis sûr, un document historique très utile.

L'une des constantes de votre politique, me semble-t-il, est que le système de la Voie maritime devra finir par s'autofinancer, tout au moins sur le plan opérationnel. Pourriez-vous donc me donner des détails au sujet des chiffres que vous nous avez fournis, qui semblent être prévus pour 1978?

M. Lang: C'est exact, ils concernent une période commençant au début de la saison 1978.

M. Forrestall: Puis-je conclure de votre déclaration que si cet objectif n'est pas atteint, en 1979 ou 1980, d'autres augmentations seront décidées?

M. Lang: Notre projet est, en effet, d'établir des budgets permettant de couvrir les frais d'entretien et de fonctionnement et le 1 p. 100 réservé pour ce que nous appelons l'investissement par action sera pris en considération dans l'élaboration des budgets et la planification de l'évolution des tarifs, pour les années à venir.

M. Forrestall: Je constate que, selon vous, l'investissement par action constitue une méthode de liquidation de la dette. Il serait, cependant, bon que cet investissement puisse nous rapporter quelque chose. Ceci dit, ma préoccupation principale est

[*Text*]

sufficient pressure, on the movement of grain, for example, that the market-place would move it westward, back into at least the Mediterranean Conference and the South African Conference by way of the Panama Canal?

The fear we have is that if it is going to come out of the grain growers' pockets and if it is still going to be cheaper to use the Crowsnest Pass into the lower mainland of Prince Rupert, two or three things happen here; the bottleneck problem in the lower mainland; we have the facility problem in Prince Rupert; and we have the upgrading of the rails going into Prince Rupert. We have all these problems and yet it is more economical for the grain grower to ship through the West Coast port. We are not prepared to meet any increased demand, but given the Crowsnest Pass situation, is there a point in the future when this could possibly present something of a problem?

Mr. Lang: Certainly not related to the Crowsnest rate, because I think the Crowsnest rate could just as easily be argued as being more likely to favour eastward movement as westward, because it does apply to Thunder Bay as well as to Vancouver. It is therefore either—well, in a pretty complicated way,—neutral as distinct to west or east.

Of course, any real cost will help to determine the movement of a certain volume of grain, although many other factors, like the direction of your market, are likely to be determining. These sorts of increases you could say have their marginal impact, but I suppose, as I said in my opening remarks, in one sense, if there is a cheaper way of moving the product, you have to look pretty hard at wondering why the taxpayer should be involved in routing it the more costly way.

And second, there would, I think, be some logical leeway, if you are looking at the return on equity, at least that part of it you may want to adjust a little bit depending on whether or not you are going to lose traffic by using it. It is more or less with the railways deciding whether or not to price very much above variable costs. If it is in danger of losing them the business, they will lower their costs a little bit below their full recovery of overhead.

Mr. Forrestall: You are saying that the movers of commodities such as grain could very readily adjust to any pressure that might tend to upset the balance we have at this point, in other words, redirect eastward flowing grain westward.

Mr. Lang: Yes, there are really so many other forces at work that would determine that.

Mr. Forrestall: There are pressures in the market-place to compensate for that.

Mr. Lang: Yes.

Mr. Forrestall: Am I out of time?

The Chairman: No.

[*Interpretation*]

la suivante: avez-vous calculé à partir de quel niveau les tarifs inciteront les producteurs de céréales à transporter leur produit vers l'Ouest, c'est-à-dire en utilisant le canal de Panama et en rentrant dans la Conférence méditerranéenne et la Conférence sud-africaine.

Je crains en effet que l'augmentation des tarifs, pour les producteurs de grain, jointe à l'existence de tarifs assez faibles pour le Pas du Nid-de-Corbeau n'aboutissent à plusieurs choses regrettables, c'est-à-dire à l'engorgement des voies de transport dans la région de Prince Rupert et à la nécessité d'améliorer les voies de chemin de fer passant par cette ville. Face à tous ces problèmes, il sera sans doute plus économique, pour les producteurs céréaliers, d'expédier leurs produits par le port de la côte ouest. Celui-ci n'est peut-être pas encore prêt à faire face à une demande accrue, mais du fait de la situation au Pas, ne pensez-vous pas que l'on risque de faire face à des problèmes considérables, à l'avenir?

M. Lang: Certainement pas en ce qui concerne le tarif du Pas de Nid-de-Corbeau, car, si vous dites qu'il favorise les transports vers l'Ouest, on peut aussi bien prétendre qu'il les favorise également vers l'Est, puisqu'il s'applique au transport vers Thunder Bay aussi bien que Vancouver. Ce facteur me semble donc rester essentiellement neutre.

Évidemment, les coûts de transport réels ont une influence sur le transport de certaines quantités de céréales mais il y en a bien d'autres, tel que la situation finale des marchés, qui risque d'être plus déterminante. Ces augmentations pourraient donc avoir des conséquences marginales mais, comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, s'il existe des moyens de transport moins chers, pourquoi demander aux contribuables d'en subventionner de plus chers?

Deuxièmement, il peut être normal que l'on s'attende à un certain rendement sur notre investissement, mais il n'en faut pas moins tenir compte du traffic que l'on risque de perdre par une augmentation trop forte des tarifs. C'est d'ailleurs le même problème auquel font face les sociétés de chemins de fer lorsqu'elles ont à décider dans quelle mesure leurs tarifs peuvent dépasser certains coûts variables. Lorsque la différence est trop importante et qu'elle risque de faire perdre certains clients, elles envisageront peut-être de baisser leurs tarifs, même au risque de ne pas couvrir totalement leurs frais généraux.

M. Forrestall: Voulez-vous donc dire que les transporteurs de produits tels que les céréales pourraient très facilement s'adapter à toutes pressions tarifaires qui risqueraient de modifier l'équilibre de la situation actuelle, en renvoyant vers l'Est des céréales qui vont actuellement vers l'Ouest?

M. Lang: Oui, puisqu'il y a beaucoup d'autres facteurs qui entrent en jeu dans ce genre de décision.

M. Forrestall: Mais il y a également des pressions commerciales, qui peuvent les compenser.

M. Lang: Oui.

M. Forrestall: Mon temps de parole est-il écoulé?

Le président: Non.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Could I move then back to your comments to the council of maritime premiers and the representative of the Newfoundland government at Charlottetown a week or so ago and ask you if you could be any more specific as to the criteria you use for allocation of any "inefficient subsidies" for the purpose of upgrading roadways? And I think you mentioned air specifically, and particularly whether or not there is anything in the future with respect to assistance to the regional air carrier. More generally, what criteria are you looking for or looking at with respect to this program?

• 1010

Mr. Lang: There have been quite a few discussions in regard to the highway program, identifying the various parts of the highway system that are likely to deserve upgrading for strictly economic reasons, in the sense of having goods ready to move across them right today, and other sections, more particularly under DREE's auspices, that are looked at as developmental and needing to be upgraded in order to attract the traffic. So while we have not made any public announcements or decisions, we have done some of the groundwork as soon as money can be identified as being available for the programs.

In the case of air, we were thinking more about identifying airport facilities that might be required and where, after they were there, air services might quite possibly be economically viable.

Mr. Forrestall: When I referred to regional air carrier, I meant the facilities that would enable a regional air carrier or combination of third-level carriers to operate in a manner that would provide the type of service that very obviously is required in that particular area. But at this point in time you are not looking at anything, really, that is going to happen this year and probably not even next year.

Mr. Lang: I would hope that we are looking at the possible beginnings of highway programs if we can carry through on our agreement in principle in identifying the savings and making the funds available, and I expect we can. There may be some other this-year issues that will arise, for instance in connection with bus service improvements. One of the sets of savings we were looking at was the possible termination of some passenger rail services, which are heavy money losers, but where better bus service or new links in bus service might be required to offset the passenger train loss. Some of those things it may be possible to identify in this fiscal year.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. Could the Minister indicate whether there is any consideration being given to taking the same steps with respect to the CN deficit as were effectively announced recently regarding the St. Lawrence Seaway?

Mr. Lang: There may well be some further moves in that direction. Of course, a number of years ago a major move was

[*Interprétation*]

M. Forrestall: Dans ce cas, j'aimerais revenir à vos déclarations devant le Conseil des premiers ministres des provinces Maritimes, à Charlottetown, il y a une semaine ou deux. Pourriez-vous nous donner des précisions quant aux critères sur lesquels vous vous basez pour attribuer, ce que vous appelez des «subventions inefficaces» destinées à améliorer les réseaux routiers? Vous avez parlé du transport aérien, et plus précisément s'il y aurait ou non à l'avenir une aide qui serait apportée aux transports aériens régionaux. De façon plus générale, quels critères examinez-vous pour ce programme?

M. Lang: Il y a déjà eu plusieurs discussions concernant le programme des autoroutes, pour identifier d'abord les diverses parties du réseau des autoroutes qu'il faudra améliorer du point de vue strictement économique, dans ce sens qu'elles doivent pouvoir servir maintenant à l'acheminement de produits, et ensuite les autres secteurs, plus particulièrement sous les auspices du MEER, les routes qui doivent être exploitées et améliorées pour attirer le trafic. Nous n'avons pas encore fait d'annonces publiques ni pris de décisions, mais nous avons fait du travail de base pour être prêts dès que l'argent sera disponible pour ces programmes.

Dans le cas du transport aérien, il s'agit plutôt d'identifier les installations aéroportuaires qui pourraient être nécessaires et, dès qu'elles le seront, les services aériens pourraient peut-être s'avérer rentables.

M. Forrestall: Lorsque j'ai parlé de transporteurs aériens régionaux, je voulais dire les installations qui permettraient à un transporteur aérien régional ou à une combinaison de transporteurs de troisième classe de fonctionner, pour offrir le genre de service qui est évidemment requis dans cette région. Mais à ce moment-ci, il n'est pas question de songer que ce genre de choses se produira cette année ni même l'an prochain.

M. Lang: J'espère que nous examinons les débuts possibles de programmes d'autoroute, si nous pouvons conclure notre accord de principe, identifier l'épargne, et rendre les fonds disponibles. J'espère que nous pourrons agir. Il y a peut-être d'autres questions de cette année qui seront soulevées, comme par exemple, celles concernant l'amélioration du service d'autobus. Nous avions songé, comme épargne, à l'élimination possible de certains services ferroviaires pour passagers, qui font perdre beaucoup d'argent, mais qu'il faudrait remplacer par un meilleur service d'autobus ou de nouvelles liaisons par autobus pour compenser cette perte de service ferroviaire aux passagers. Voilà certaines choses qu'il est possible d'envisager pour l'année financière.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Est-ce que le ministre pourrait nous dire si l'on a songé à des mesures concernant le déficit du CN du même genre que celles qui ont été prises récemment concernant la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Lang: Il peut y avoir d'autres décisions dans ce sens. Il y a plusieurs années, nous nous étions déjà engagés dans cette

[*Text*]

made in relation to the CN that dealt with a good part of its debt and converted it to the equity form, and at that point probably put it into an appropriate balance. With some ensuing debt that balance has been moved away from again and we will be looking at moves to restore it.

Mr. Harquail: Can the Committee be informed this morning what the standing debt for CN is to date?

Mr. Lang: I do not know whether we have that figure at hand. CN will be before you, I gather, at a later date with those figures.

Mr. Harquail: To move to Air Canada with respect to its announced $25 million, has the Minister had meetings with the President of Air Canada? I am wondering what considerations or discussions have gone forward with respect to improving that situation, or what action is going to be taken to improve that in the coming year.

Mr. Lang: All the carriers in the airline business faced some problems arising out of drops in expected air travel, having equipped themselves for the levels expected, which I suppose is prudent, then finding themselves with extra capacity. One of the things I have been discussing with all the carriers is ways to improve their total operation and of avoiding unnecessary duplication of service, which leads to low capacity being used, low load factors in the aircraft, and therefore a high cost per passenger. They have all been examining their routes with that objective in mind, and that should allow for some improvements.

Mr. Harquail: You do not hear of or see any indications that they are becoming tough with their competitors, such as regional carriers, in order to improve their position?

• 1015

Mr. Lang: No. To a very large extent we are trying to make sure the opposite happens, and where better economics will result by tying schedules into one another, for instance, to make sure that does happen, rather than keeping schedules separated in order to gain on the opposition but imposing inconvenience on passengers. We are more likely to work in a co-operative way towards better tied-in schedules and the avoidance of putting on extra capacity if your competitor could carry the load.

Mr. Harquail: Moving to the recent decision of the CTC regarding air passenger service in Atlantic Canada, you know of the displeasure of many of the citizens in that area of Canada with regard to Mr. Thompson's decision handed down on behalf of the air branch of the CTC. Keeping this negative decision in mind, are you contemplating any expenditures of moneys to assist regional carriers to consider putting into operation modern air passenger service to the people in Atlantic Canada?

Mr. Lang: We do not have any specific plans along those lines. We might from time to time look at assistance to a carrier if that were essential to get a service started, provided that service looked viable over a period of time. That is really

[*Interpretation*]

voie avec le CN, en convertissant une bonne partie de sa dette en valeurs, ce qui à ce moment-là avait probablement créé un juste équilibre. Évidemment l'équilibre s'est déplacé avec la dette qui réapparaît et nous allons étudié d'autres mesures.

M. Harquail: Pourrions-nous savoir, ce matin, quelle est la dette du CN, à ce jour?

M. Lang: Je ne crois pas avoir les chiffres en main. Le CN comparaîtra devant le Comité, un peu plus tard, et ses représentants les auront probablement.

M. Harquail: Pou passer maintenant à Air Canada et à la somme de $25 millions qui a été annoncée, le ministre a-t-il rencontré le président d'Air Canada? Je me demande quelles études ou quelles discussions ont eu lieu pour améliorer la situation, quelles mesures seront prises au cours de l'année qui vient.

M. Lang: Tous les transporteurs du trafic aérien font face aux problèmes causés par une diminution dans les prévisions du trafic aérien. Étant donné qu'ils ont acheté de l'équipement en tenant compte de ce qui avait été prévu, je suppose que c'était prudent de le faire, ils se trouvent maintenant avec des surplus. J'ai discuté avec tous les transporteurs des moyens visant à améliorer leur exploitation totale et pour éviter un chevauchement de services non requis, qui entraînent une utilisation inférieure à la capacité, des charges inférieures également, et par conséquent, un coût plus élevé par passager. Chaque transporteur étudie ses routes en tenant compte de cet objectif afin d'apporter certaines améliorations.

M. Harquail: N'avez-vous pas entendu ou vu qu'ils devenaient durs avec les concurrents, comme les transporteurs régionaux, pour améliorer leur position?

M. Lang: Non. Nous essayons surtout que le contraire se produise, afin que ce soit plus économique de relier les horaires les uns aux autres, par exemple, plutôt que d'avoir des horaires distincts pour prendre l'avantage sur l'opposition, mais en incommodant les passagers. Nous voulons surtout travailler en collaboration pour obtenir des horaires qui soient plus harmonieux et éviter de surcharger nos appareils si le concurrent peut faire le transport.

M. Harquail: Au sujet de la récente décision de CCT concernant le service aérien pour passagers dans la région atlantique du Canada, vous savez que bien des citoyens de cette région ne sont pas du tout contents de la décision de M. Thompson, remise par l'intermédiaire de la direction des services aériens de la Commission canadienne des transports. En tenant compte de cette décision négative, est-ce que vous prévoyez des dépenses pour aider les transporteurs régionaux à exploiter des services modernes pour le transport aérien des passagers dans la région atlantique du Canada?

M. Lang: Nous n'avons pas de plans précis. De temps à autre, nous étudions la possibilité d'aider un transporteur, si cela est essentiel pour lancer son service, à la condition que ces services semblent rentables pour une certaine période. Nous

[*Texte*]

recognizing that some carriers may not have the cash-flow position which would allow them to sustain a loss in early years, looking towards a profit later on. Larger carriers can very often do that but the smaller ones cannot; so we could play a role in that regard. However; we do not have any specific proposals of that sort before us. We will not frequently or easily get into the business of sustaining with subsidies airline services which look as though they will need the subsidy forever.

Mr. Harquail: But in the case of the obvious demands and needs that were put before the CTC, I wonder how your department reconciled the difference between the demands made by the people and put to the CTC, and the obviously blind eye given to their request by the air branch of the CTC in that particular case.

Mr. Lang: I do not know that I would want to comment on the judgment in that way in particular. It is a very important question whether the services being talked about were seriously considered the right ones to propose in the circumstances.

One of the things we would want to look at very closely in any question of assistance or of putting airport facilities in place is whether the level of service and the nature of service is really right for the market. It is not very helpful, I think, for us to see large amounts of money spent on providing both airport facilities and the costly operating facilities of, say, a jet service, if the actual distances involved are more suitable for non-jet operations. By moving to jets and therefore often to larger planes, the possibility of frequency of service in a slightly slower aircraft but a much more efficient one for the load available is quite often foregone, and that is one of the things I certainly would want to look at very closely before making a judgment on the air travel position in the Atlantic.

Mr. Harquail: Putting forward the premise that the facilities are in existence for the type of equipment it was suggested be put into service to meet the needs of the people in that area for modern air passenger service equipment, I am thinking specifically of one of the applicants that appeared before CTC, that being EPA, which agreed to go as far as placing an order with a Canadian firm at Downsview, de Havilland, for a Dash-7 to service the four Atlantic provinces. In those four Atlantic provinces the equipment is already, in terms of the airport facilities, in place to receive that type of aircraft, and I understand that because of the decision which came down from the air branch denying the Class 2 licence and, indeed, allowing only a Class 3 licence to an airline that had gone belly up two months before the announcement of Mr. Thomson that subsequently EPA have cancelled their order with de Havilland, Canadian aircraft producers, since they did not receive a favourable hearing from the air branch of CTC.

• 1020

To me that is not only a negative step, but completely eliminates on the surface any possibility of our seeing any kind of improved services in linking the four Atlantic Provinces. I

[*Interprétation*]

reconnaissons, en fait, que certains transporteurs n'ont pas la liquidité de fonds nécessaire poour lui permettre de supporter une perte au cours des premières années, en autant qu'il y aura un profit plus tard. Les grands transporteurs peuvent très souvent s'en accommoder, mais les plus petits ne le peuvent. Par conséquent, nous jouons ce rôle. Toutefois, nous n'avons pas reçu de propositions précises de ce genre. Nous n'intervenons pas fréquemment ni facilement pour aider les services aériens qui auraient besoin d'aide permanente.

M. Harquail: Dans le cas des demandes et des besoins évidents qui ont été révélés devant la Commission canadienne des transports, je me demande si votre ministère a tenté de concilier la différence qui existe entre les demandes qui ont été faites par des personnes et présentées à la CCT et la sourde oreille qu'a fait la direction des services aériens de la société.

M. Lang: Je ne crois pas devoir donner une opinion, dans ce sens, sur la décision qui a été prise. C'est une question très importante, à savoir si les services en cause étaient sérieusement considérés comme étant ceux qu'il fallait proposer dans les circonstances.

Une chose qu'il faut examiner de très près, lorsqu'il est question d'aide de ce genre, ou d'installations aéroportuaires, c'est de savoir si le niveau et la nature des services répondent vraiment aux besoins du marché. Il n'est pas très utile pour nous, je crois, que d'importantes sommes d'argent soient dépensées pour fournir des installations aéroportuaires et une exploitation coûteuse d'avions à réaction, par exemple, si les distances prévues s'accommodent mieux d'avions différents. En adoptant les avions à réaction et, par conséquent, très souvent des avions plus gros, la possibilité d'un service plus fréquent par un avion plus lent mais plus efficace pour la charge effective est très souvent négligée. C'est donc un aspect qu'il nous faut examiner de très près avant de décider de la situation du service aérien dans la région atlantique.

M. Harquail: En proposant la prémisse que les installations existent pour le genre d'équipement, qu'il a été proposé de mettre en service pour répondre aux besoins des gens de cette région voulant un équipement de service aérien moderne, je pense surtout à un des candidats qui a comparu devant la société, l'EPA. Il avait même accepté de placer une commande auprès d'une firme canadienne, à Downsview, pour un *Dash-7 de Havilland*, afin de desservir les quatre provinces de l'Atlantique. Dans ces quatres provinces de l'Atlantique, l'équipement pour les installations portuaires est déjà en place pour recevoir ce genre d'avion. Si j'ai bien compris, à cause de la décision de la direction des services aériens refusant le permis de catégorie 2 et ne permettant que le permis de catégorie 3 à une ligne aérienne qui avait déjà pris l'air, deux mois avant la décision de M. Thomson . . . subséquemment EPA a annulé sa commande auprès de la de Havilland, les producteurs de cet avion canadien, puisqu'ils n'avaient pas reçu de réponse favorable à l'audience de la CCT.

A mon avis, non seulement c'est une décision négative, mais elle élimine complètement la possibilité de services améliorés pour relier les quatre provinces de l'Atlantique. Je sais que

[*Text*]

know that one could go on for hours making the case when we look at the facilities that are available to people between Montreal, Toronto, Ottawa or in central Canada or even in the west. There is nothing existing in terms of connecting the four Atlantic Provinces today, 1977. I do not understand that, and obviously as a member from the area, I do not accept it. I am supported in this, too, by most elected representatives and most of the people from that area. I am certainly going to continue to try to work with the Council of Maritime Premiers, but I would like to have some encouragement . . .

An hon. Member: Even this side agrees with you, Maurice.

Mr. Harquail: . . . to see what your Department might be considering in terms of working out a program, even if the Council of Maritime Premiers and Newfoundland had to contribute some of the costs of whatever subsidies we are going to be looking at, in terms of the city to city STOL service within the various provinces, and the DASH-7, fifty passenger service linking the four Atlantic provinces, which seemed to be a very viable service a year and a half ago.

Mr. Lang: We will be prepared to look at the specific issues of airports and the kind of air service that is reasonable, and certainly will be planning to do that with the Atlantic . . .

Mr. Harquail: You are indicating then—but there is no money in the estimates set before use this morning to consider our being in the position to say that we could do this, that we would have those dollars to expend on such a program?

Mr. Lang: There is not in relation to that program as such, although, some of the air administration money will be spent in the Atlantic, of course, with regard to capital construction, but as indicated in the broad agreement with the Atlantic premiers, the possibility exists of switching funds from one item to another, which would of course require a supplementary estimate after such an agreement was arrived at. In that sense there is money covering some of the passenger deficits on the one hand, and some of the freight subsidy programs on the other, and of course, always the possibility, too, of looking for some additional money to start a program if we have that agreement.

Mr. Harquail: In respect of the case that I have stated then, you are indicating that you would look favourably to negotiating or developing with the Council of Maritime Premiers a concept that could conceivably see this type of service funded, supported and put into service?

Mr. Lang: Yes, and particularly in identifying facilities.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. Whittaker.

Mr. Whittaker: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Lang, I was a little bit surprised at this statement you have within your statement that we must face the facts that this country is not a homogeneous enity, the issues facing

[*Interpretation*]

nous pouvons discuter pendant des heures pour prouver notre point, lorsqu'on examine les installations qui sont disponibles pour la population entre Montréal, Toronto, Ottawa, le centre du Canada, ou même l'Ouest. Il n'y a rien aujourd'hui, en 1977, pour relier les quatre provinces de l'Atlantique. Je ne comprends pas cela, et en tant que député de cette région, je ne l'accepte pas. J'ai l'appui également de la plupart des représentants élus et de la grande majorité de la population de cette région. Je vais certainement poursuivre mon travail auprès du Conseil des premiers ministres des provinces Maritimes, mais j'aimerais un encouragement . . .

Une voix: Même de notre côté, nous sommes d'accord avec vous, Maurice.

M. Harquail: . . . que votre ministère pourrait élaborer un programme, même si le Conseil des premiers ministres des provinces Maritimes et de Terre-Neuve devaient contribuer une partie des fonds ou des subventions qu'il nous faudra examiner pour un service ADAC, d'une ville à l'autre, et un service par avion DASH-7 pour 50 passagers, reliant les quatre provinces de l'Atlantique, ce qui semblait un service très rentable il y a un an et demi.

M. Lang: Nous sommes disposés à étudier cette question d'aéroport et le service aérien qui est raisonnable. Nous le ferons certainement concernant l'Atlantique . . .

M. Harquail: Vous dites cela, mais il n'y a pas d'argent de prévu dans le budget que nous étudions ce matin qui nous permettrait de le faire, rien qui nous permettrait de dépenser ces dollars pour un programme de ce genre.

M. Lang: Il n'y en a pas pour ce programme, même si une partie de l'argent pour l'administration aérienne sera dépensée dans la région atlantique, concernant évidemment les dépenses de construction, mais comme il est mentionné dans l'accord global avec les premiers ministres de l'Atlantique, la possibilité existe de déplacer les fonds d'un article à un autre, ce qui nécessiterait évidemment un budget supplémentaire si un tel accord était conclu. Dans ce sens, il y a des fonds pour tenir compte des déficits du service aux passagers, d'une part, et des programmes de subvention pour les marchandises, d'autre part. Il existe toujours la possibilité évidemment de chercher des sommes additionnelles pour débuter un programme si nous avons cet accord.

M. Harquail: Au sujet de cette question que j'ai soulevée, vous dites pouvoir examiner de façon favorable une négociation ou la mise au point d'un concept avec le Conseil des premiers ministres des provinces Maritimes pour qu'un projet de ce genre soit financé, aidé et finalement exploité?

M. Lang: Oui, pour identifier surtout les installations.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Monsieur Whittaker.

M. Whittaker: Merci, monsieur le président.

Monsieur Lang, j'ai été un peu surpris de ce que vous avez dit dans votre déclaration initiale, que nous devons faire face aux faits, que ce pays n'est pas une entité homogène, que les

[*Texte*]

Nova Scotia are very different from those facing Manitoba or facing British Columbia.

I submit to you that about the only difference or the basic difference between British Columbia and the Atlantic Provinces is on or about 4,000 miles. I go down there and the harbour is the same; the boats are the same; the railway cars are the same; the railway tracks, and the people are the same as they are in Vancouver harbour when I go in there. There is really no difference. This kind of a statement has been bandied around and thrown up to us by this government many, many times. I just cannot see it, it is Canada. We have the same problems. We have a shortage of rail cars for shipping potatoes in the Atlantic Provinces. We have a shortage of cars for shipping fruit in British Columbia. The problems are the same. They had a shortage of cars for shipping grain in the prairies, and what did the government do? They came in and they bought cars. So really there is not, in my opinion—and, I would hope, in yours—really any difference. We have a transportation system in Canada that is not equal for everyone. Now this is not because of different problems facing different communities: it is a total over-all problem in Canada. Airlines are exactly the same going in there: absolutely no difference; the same pilots, the same aeroplanes, the same everything, right across Canada.

• 1025

What we really need is a transportation system in Canada that is serving and doing the job for everyone. People think there are differences but a lot of them are amazed by the very systems that are serving Canadians, by the different type of rules and regulations that apply in different parts of Canada. For instance, in many areas the railways will charge what the traffic will bear because they can do this and get away with it.

So I submit to you and say again that the only basic difference in Canada between one side and the other, and even the middle, is a few miles.

Mr. Lang: Well, I would have observed a few mountains and other things like that as well; but I do not quite know why you would be offended by the statement. The salt water may taste the same in both places but there are some differences in distances and a variety of other factors which create different challenges. But I do not think that I would argue the statement very much one way or the other.

Mr. Whittaker: What really are they, when it comes right down to it? Are we not in Canada? Is this not what we have to have? I am surprised at the head of the Ministry of Transport making that statement when really what we are talking about is the transportation system in Canada that has to be equal for everyone.

Mr. Lang: Ice-breaking situations in the same salt water are rather different on the one coast than the other; the question of the seaway and how it is maintained, either with navigational aids or with dredging, is different; the nature of the products moving creates different problems—volumes of coal moving

[*Interprétation*]

questions qui concernent la Nouvelle-Écosse sont très différentes de celles qui concernent le Manitoba ou la Colombie-Britannique.

Je vous signale que la seule différence ou la différence de base qui existe entre la Colombie-Britannique et les provinces de l'Atlantique c'est environ 4,000 miles. Le port est le même, les bateaux sont les mêmes, les chemins de fer sont les mêmes, les voies ferrées et les gens sont les mêmes chez nous que dans le port de Vancouver. Il n'y a pas vraiment de différence. Le gouvernement brandit ce genre de déclaration à tout propos et il nous l'a servie à bien des reprises. Je ne l'accepte pas. C'est le Canada. Nous avons les mêmes problèmes. Nous avons une pénurie de wagons pour expédier les pommes de terre dans les provinces atlantiques. Nous avons une pénurie de wagons pour expédier les fruits en Colombie-Britannique. Les problèmes sont les mêmes. Il y a eu pénurie de wagons pour expédier les céréales des Prairies et qu'a fait le gouvernement? Il est intervenu et il a acheté des wagons. Ainsi, selon, moi, et j'espère que vous êtes de mon avis, il n'y a aucune différence. Ce système de transport au Canada n'est pas le même pour tout le monde. Ceci ne dépend pas des différents problèmes auxquels font face diverses communautés: il s'agit d'un problème général au Canada. Les sociétés de transport aérien sont exactement les mêmes: il n'y a aucune différence à ce niveau; elles ont les mêmes pilotes, les mêmes aéronefs, et les mêmes conditions d'un bout à l'autre du pays.

Ce qu'il nous faut, c'est un système de transport offrant ces services à tout le monde. Les gens s'imaginent qu'il existe des différences mais bon nombre d'entre eux sont étonnés de voir les systèmes qui existent au Canada, les divers types de règles et de règlements qui s'appliquent dans différentes parties du pays. Par exemple, dans de nombreuses régions, les chemins de fer demandent les tarifs qu'ils veulent et s'en tirent très bien.

Ainsi, la seule différence fondamentale qui existe au Canada entre l'Est et l'Ouest, et même le centre, ce sont quelques milles de plus.

M. Lang: J'ai remarqué qu'il y avait également quelques montagnes et d'autres choses du genre; mais je ne vois vraiment pas comment cette déclaration a pu vous offenser. L'eau salée a peut-être le même goût aux deux extrémités, mais il y a certaines différences quant aux distances à parcourir et divers autres facteurs présentent également différentes difficultés. Mais je dois dire que je ne suis ni pour ni contre cette déclaration.

M. Whittaker: Quelles sont ces difficultés, je vous le demande? Ne sommes-nous pas au Canada? N'est-ce pas là ce qu'il nous faut? Je suis étonné de voir que le ministre des Transports peut faire une telle déclaration alors que ce que nous voulons c'est un système de transport offrant les mêmes avantages à tous, au Canada.

M. Lang: L'enlèvement des glaces dans cette même eau salée n'est pas tout à fait le même aux deux extrémités du pays; la question de l'entretien de la voie maritime, que ce soit grâce à des aides à la navigation ou au dragage est également différente; la nature des produits transportés crée également

[*Text*]

through mountains which create new problems; situations where rail and road have different aspects to them. In the air mode, you have distances in British Columbia and the Northwest generally which demand longer stage-length aircraft, and you really need them if you are going to serve them at all; whereas in the Atlantic, obviously, the distances are not the same and therefore different issues arise in relation to air travel versus comparative other travel.

As I say, if you thought the statement meant that no two things are alike anywhere in Canada, it did not mean that.

Mr. Whittaker: Well, you know, all of these things that you are talking about are very minor and should, within the transportation system, be very easily looked after and compensated for. Those are not the real basic things that have to happen within a transportation system in Canada, and I think that it is time we really looked at Canada as one country and the transportation system that is necessary for it as for one country, and forget trying to hide behind some of these other minor things.

It is not any different hauling coal from Fernie to Vancouver than it is hauling apples from the Annapolis Valley to Montreal. The problems in the ports? There is no difference between the problems in the port of Montreal and the problems in the port of Vancouver: they both have people loading ships. We ship a lot of produce out of Montreal from British Columbia; we ship a lot of produce out of Halifax from British Columbia. It does not all go down to Vancouver. We get into exactly the same problems in one port as you do in another when we are coming out of British Columbia. I do not agree with that statement that you made at all.

The Chairman: Thank you, Mr. Whittaker.

• 1030

Mr. Horner.

Mr. Horner: Thank you. I would like to direct my first question to the Minister. Has he got the new Calgary terminal sorted out with the airlines? Are they going to use it? Has he reached an agreement with them with regard to costs?

Mr. Lang: They are going to use it. The agreement in relation to charges is not finalized but the discussions in relation to it are going on.

Mr. Horner: And you think that you are going to be able to reach some kind of an agreement.

Mr. Lang: I have no doubt at all.

Mr. Horner: No doubt at all. I see. I always worry about you when you reach that kind of a decision so quickly.

I notice in the estimates there is an item called urban transport, $8,136,000. Can I take it from that that the govern-

[*Interpretation*]

des problèmes différents—les quantités de charbon transporté dans les montagnes posent également de nouveaux problèmes; il y a également des situations où le rail et les routes présentent des aspects différents. Pour ce qui est du transport aérien, les distances à parcourir en Colombie-Britannique et dans le Nord-Ouest exigent habituellement de longs courriers si l'on veut être capable de desservir la population; par ailleurs, dans la région de l'Atlantique, les distances ne sont évidemment pas les mêmes et d'autres questions se posent si l'on compare le transport aérien aux autres modes de transport.

Comme je l'ai dit, si vous croyez que, dans ma déclaration, j'ai voulu dire qu'il n'y avait pas deux situations pareilles au Canada, ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

M. Whittaker: Vous savez, toutes ces questions dont vous parlez sont mineures et le système de transport devrait facilement être capable de les régler. Ce ne sont pas les transformations fondamentales nécessaires au système de transport au Canada, et je pense qu'il est temps désormais d'examiner le Canada comme étant un seul pays et de lui trouver un système de transport adéquat et de cesser, une fois pour toutes, de donner l'une de ces raisons mineures comme excuse.

Il n'y a pas de différence entre le transport du charbon de Fernie à Vancouver et le transport des pommes de la vallée d'Annapolis à Montréal. Vous avez parlé des problèmes dans les ports? Il n'y a pas de différence entre les problèmes qui existent au port de Montréal et au port de Vancouver. Dans ces deux ports, il y a des débardeurs. Nous transportons beaucoup de produits de Montréal à la Colombie-Britannique et nous expédions beaucoup de produits provenant de la Colombie-Britannique depuis le port d'Halifax. Tous les produits ne sont pas expédiés vers Vancouver. Nous éprouvons exactement les mêmes difficultés que vous lorsque nous expédions nos produits de la Colombie-Britannique. Je ne suis pas d'accord avec votre déclaration.

Le président: Je vous remercie, monsieur Whittaker.

Monsieur Horner.

M. Horner: Je vous remercie. Ma première question s'adresse au ministre. A-t-il réglé la question du nouvel aéroport de Calgary avec les sociétés aériennes? Vont-elles s'en servir? A-t-il conclu un accord avec elles à l'égard des coûts?

M. Lang: Elles s'en serviront. L'accord sur les tarifs n'est pas encore conclu mais les discussions se poursuivent.

M. Horner: Et vous croyez pouvoir conclure un accord quelconque?

M. Lang: Cela ne fait aucun doute.

M. Horner: Bon, je vois. Je me fais toujours du souci pour vous lorsque vous prenez ce genre de décision aussi rapidement.

Mais je remarque dans le budget qu'il y a un poste intitulé transport urbain se chiffrant à $8,136,000. Dois-je comprendre

[*Texte*]

ment believe that they have some obligation towards urban transport and commuter services?

Mr. Lang: We have a number of urban programs. That, I think, is the item that does cover the relocation studies and the grade separations.

Mr. Horner: Oh, no, I am not talking about grade separation. I am talking about contributions to provincial and municipal governments for research and development programs.

Mr. Lang: That would be in the Montreal Research Centre and work done under it that would be covered by that.

Mr. Horner: I am awfully confused. We see the Minister of Finance and some of these fellows in the government today saying urban transport is a responsibility of the provinces and the local municipalities. Then I look in the federal estimates and see this item and I wonder what the government are doing in that if they say they have not any responsibility there.

Mr. Lang: We do not run away from the fact that we can do some fairly useful things in assisting the provinces. In the research field, for instance, it has been useful to have research in transportation directed on a national basis, and the Transport Research Agency has been doing that.

Mr. Horner: So, you have planning studies and capital assistance programs for urban commuter service. That is what the item is all about.

Mr. Lang: That second part would relate to the commuter program which was announced a year and a half ago, $100 million over five years.

Mr. Horner: So the Minister of Finance is really just trying to peddle the troops a little b.s. when he says that urban transport is a problem of the provinces and we are not going to interfere and we are not going to do anything. In other words, you can come hot or cold on the issue if you want to.

Mr. Lang: What the Minister of Finance was saying is that because the issue is the prime responsibility of the provinces and municipalities, it clearly is their lead role and that in a time of serious consideration of fiscal restraint, the roles which the federal government avoids playing most obviously will be those where it is not within its prime responsibility.

Mr. Horner: I think I have made my point, Mr. Minister. I want to move on.

In this period of serious fiscal restraint, I note in the estimates that salaries and wages costs will be increased by 25 per cent; yet the man-years will only be increased by 2.3 per cent. What is going on here? Are we giving everybody a big bonus or are we hiring a lot of retired civil servants as specialists and consultants? What is happening?

Mr. Lang: I wonder, Mr. Chairman, if I could have the reference to which the member is turning his attention.

[*Interprétation*]

par là que le gouvernement se sent responsable envers le transport urbain et les services de banlieue?

M. Lang: Nous comptons un bon nombre de programmes urbains. Je crois que ce poste comprend les études de réaménagement ferroviaire et l'étagement des voies.

M. Horner: Non, je ne veux pas parler de l'étagement des voies. Je veux parler des contributions faites aux gouvernements provinciaux et municipaux dans le cadre des programmes de recherches et de développements.

M. Lang: Ceci relèverait du Centre de recherche de Montréal et le travail que l'on y effectue serait couvert par ce poste budgétaire.

M. Horner: Je ne comprends plus rien. Le ministre des Finances et certains hauts fonctionnaires disent que le transport urbain relève des provinces et des municipalités. Je regarde ensuite le budget fédéral des dépenses où je retrouve ce poste budgétaire, mais je me demande à quoi il peut servir puisque le gouvernement a dit qu'il n'avait aucune responsabilité à ce niveau.

M. Lang: Nous ne nions pas le fait que nous sommes parfois utiles dans l'aide que nous accordons aux provinces. Par exemple, les recherches sur le transport à l'échelle nationale ne sont avérées utiles, et c'est l'agence de recherche des transports qui s'en est chargé.

M. Horner: Ainsi, vous effectuez des études de planification et vous avez des programmes d'aide en capitaux pour les services de transport urbain. C'est l'explication de ce poste budgétaire.

M. Lang: La deuxième partie a trait au programme de train de banlieue qui a été annoncé il y a un an et demi, au montant de $100 millions sur une période de cinq ans.

M. Horner: Ainsi, le ministre des Finances ne nous dit pas la vérité lorsqu'il prétend que le transport urbain relève des provinces et que nous n'avons rien à voir à ce sujet. Autrement dit, vous pouvez bien faire ce que vous voulez.

M. Lang: Le ministre des Finances a dit cela parce que la question relève premièrement des provinces et des municipalités et, à une époque où il y a de grandes restrictions budgétaires, le gouvernement fédéral évitera de s'occuper des questions dont il n'est pas le premier responsable.

M. Horner: J'ai dit ce que j'avais à dire à ce sujet, monsieur le ministre. Je veux maintenant passer à autre chose.

Dans cette époque de grande restriction budgétaire, je remarque au budget que les salaires augmenteront de 25 p. 100; cependant, les années-hommes n'augmenteront que de 2.3 p. 100. Que se passe-t-il? Est-ce que tous les employés auront droit à des primes importantes ou alors est-ce qu'on embauche beaucoup de fonctionnaires retraités à titre de spécialistes et de conseillers? De quoi cela dépend-il?

M. Lang: Je me demande, monsieur le président, si le membre pourrait me dire de quel poste exactement il veut parler.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Horner, do you have a page listed?

Mr. Horner: I have it in my notes. I cannot just tell the Minister the exact page I picked that out of, but rest assured it is there. I do not know whether the Minister in his statement this morning referred to it specifically or not but . . .

Mr. Lang: I am looking at a personnel change of year of 16.7 per cent in the main estimates.

• 1035

Mr. Horner: Well, since 1975, manpower for departmental administration has increased some 30 per cent, as shown on page 27-10. I know that it costs a lot to fly a lot of people around the country and everything but surely we should have a better accounting as to what all this increase is all about.

I do not mean to confound the Minister this morning, Mr. Chairman; if he cannot find the answers to that question maybe I should go on and ask him one he can.

On page 8 of his statement this morning:

> The Railway Relocation Program has been allocated $26 million to support transportation studies and grade separation grants.

I was in Toronto yesterday . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Horner, just to clarify the last question you had, have you any indication in which particular department or which item you were quoting to facilitate the Minister in locating the exact figures that you quoted?

Mr. Lang: I think I have found it but I do not see the number of man-years that are involved in that.

Mr. Horner: Mr. Chairman, I . . .

The Chairman: All right. We will bypass that and if the Minister wishes, we can come back to it. Mr. Horner.

Mr. Horner: I do not want to stick the Minister, that is the last thing I want to do.

In his statement on page 8 he mentions the allocation of $26 million for grade separation grants. I was in Toronto yesterday and was bombarded—that would be putting it mildly—cajoled and dragged out to a railway-grade crossing on Pape Street. They are very, very dissatisfied with the reply you gave them, Mr. Minister, and knowing the trend of government today to satisfy people very, very much, I cannot help but inform you that the people I spoke to—the Metro Chairman, I spoke to him; I spoke to the aldermen; I spoke to all kinds of people—do not want that street closed off. They are absolutely not satisfied at all with a pedestrian underpass which you have suggested you are prepared to build. They are just not satisfied at all. They drove me all around. I looked at the adjacent streets; they are blocked off. There is a large school on one side of the railway track and there is a shopping centre on the other side of the railway track; Danforth Avenue is the centre of

[*Interpretation*]

Le président: Monsieur Hornder, pouvez-vous nous dire à quelle page cela se trouve?

M. Horner: Je l'ai dans mes notes. Je ne puis dire au ministre à quelle page cela se trouve exactement, mais soyez certain que c'est bien là. Je ne sais pas si le ministre en a parlé dans sa déclaration, ce matin, mais . . .

M. Lang: Dans le budget principal des dépenses, je remarque un roulement du personnel de 16.7 par année.

M. Horner: Eh bien, depuis 1975, la main-d'œuvre pour l'administration du Ministère a augmenté d'environ 30 p. 100, comme vous le constaterez à la page 27-11. Je sais que lorsqu'on fait voyager en avion un très grand nombre de personnes, cela revient très cher, mais j'imagine que vous devriez pouvoir nous donner de meilleures raisons pour toutes ces augmentations.

Je ne voudrais pas embarrasser le ministre, ce matin, monsieur le président, et s'il ne peut répondre à ces questions, je vais lui en poser une dont il connaîtra la réponse.

A la page 8 de sa déclaration de ce matin, je lis:

> Dans le cadre du programme de déplacement de lignes de chemins de fer, 26 millions de dollars sont affectés à des études de transport et à des subventions pour des travaux d'étagement.

J'étais, hier, à Toronto . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Horner, pouvez-vous nous donner la source de votre citation, cela permettrait au ministre de retrouver plus facilement les chiffres que vous avez cités?

M. Lang: Je l'ai retrouvée, mais je ne vois pas de chiffres relatifs au nombre d'années-hommes.

M. Horner: Monsieur le président, je . . .

Le président: Très bien. Abandonnons pour l'instant, si le minstre le désire, il pourra y revenir. Monsieur Horner.

M. Horner: Je ne veux pas embarrasser le ministre, c'est la dernière chose que je veux faire.

Dans sa déclaration, à la page 8, il parle de 26 millions de dollars affectés à des subventions pour les travaux d'étagement. J'étais à Toronto, hier, et l'on m'a tiré de force—c'est un euphémisme—l'on m'a attiré et convaincu d'aller voir un passage en étagement sur la rue Pape. Les gens sont particulièrement insatisfaits de la réponse que vous leur avez donnée, monsieur le ministre, et connaissant les habitudes du gouvernement actuel, qui sont de satisfaire les gens dans la mesure du possible, je me fais un devoir de vous dire que les gens à qui j'ai parlé—en particulier, le président du Toronto métropolitain et les échevins, toutes sortes de personnes—refusent de voir cette rue fermée. Ils sont tout à fait opposés à l'idée du passage souterrain pour piétons que vous avez proposé et que vous avez l'intention de construire. Cela ne leur plaît pas du tout. Ils m'ont emmené partout, j'ai vu les rues perpendiculaires qui sont bloquées; il y a une grande école, d'un côté de la

[*Texte*]

commerce of that community just up the street a way. They do not want that street closed off to traffic; they want a proper grade separation.

I notice that you have $26 million here that you are going to spend. Could you not get together with the Metro Chairman and the City of Toronto to work out something on that? They certainly convinced me that that street should not be closed off.

Mr. Lang: Mr. Chairman, under this program, the lion's share of the money does in fact go to Ontario, and particularly to Toronto because of the grade separation developments which have occurred. There is not enough money to separate every grade that would be nice to have separated. We have a limited budget and naturally so. What we then have to do is look at the priorities among grade separations and when, as in this particular case, you have the altenatives of a pedestrian crossing, which would be equally safe at about five hundred thousand dollars or a grade separation at many millions of dollars, and there are altenative streets not very far away, I think you should be able to understand . . .

Mr. Horner: In this case, sir, there are no alternative streets; there are no alternative streets.

Mr. Lang: Well, that is not . . .

• 1040

Mr. Horner: My solution to the problem in my after-dinner speech, Mr. Minister, was to move Pape Street to a Third World country and then we would build a great separation and move it back to Toronto after we get done. That seemed to be very acceptable. But it might be more expensive than if you just did it right there in Toronto.

Mr. Lang: That is your official policy of holding aid to foreign countries, is it?

Mr. Horner: I said that was my after-dinner speech. But I am advising you that it might be more efficient to build it right there in Toronto.

Mr. Lang: That is the official policy of your party, is it, of stopping foreign aid?

Mr. Horner: I did not say anything about stopping foreign aid. If the Minister wants to get policy out of me, I will give him lots of policy. I am just trying to examine and determine what his policy is.

Mr. Lang: On both sides of many issues.

Mr. Horner: Well, if the Minister wants to get funny, maybe he should make an after-dinner speech, I do not know.

Mr. Roy (Laval): He did last night. And he did a good job. It was quite a speech.

Mr. Horner: Oh, he did? Well, I will have to read it.

Mr. Roy (Laval): In Laval, and he did a good job.

[*Interprétation*]

voie ferrée, et un centre d'achats, de l'autre côté. L'avenue Danforth est un centre commercial de la communauté, un peu plus loin. Les résidants ne veulent pas que cette rue soit fermée à la circulation, et ils veulent des passages en étagement.

Or, je constate que vous allez dépenser 26 millions de dollars. Ne pourriez-vous discuter avec le président du Toronto métropolitain et les représentants de la ville de Toronto de la possibilité d'adopter une autre solution? En tout cas, ils m'ont convaincu que cette rue ne devait pas être fermée.

M. Lang: Monsieur le président, dans le cadre de ce programme, la part du lion revient, en fait, à l'Ontario, et en particulier, à Toronto, à cause des travaux d'étagement qui ont été faits. Pourtant, il n'y a pas suffisamment d'argent pour faire les travaux qu'on souhaiterait faire; le budget est, bien sûr, limité. Nous devrons donc tenir compte de priorités et lorsque, comme dans ce cas particulier, vous avez le choix entre un passage pour piétons de $500,000, qui serait tout aussi sûr, et des travaux d'étagement de plusieurs millions de dollars, lorsque, de plus, il existe d'autres rues dans le voisinage qui peuvent être utilisées, vous devez comprendre . . .

M. Horner: Mais dans ce cas, monsieur, il n'y a pas d'autres rues qui soient utilisables, il n'y en a pas.

M. Lang: Eh bien, ce n'est pas . . .

M. Horner: Monsieur le ministre, j'ai trouvé une solution au problème et je l'ai exposée dans un discours que j'ai prononcé, après le dîner, et j'ai proposé que l'on déménage la rue Pape dans un pays du tiers-monde; là, on ne manquerait pas d'y effectuer les travaux d'étagement nécessaires; on pourrait ensuite la ramener à Toronto. Cela semblait la meilleure solution. Mais elle risque de s'avérer plus onéreuse que celle qui consisterait à faire les travaux à Toronto.

M. Lang: Tout cela, dans le cadre de votre politique ordinaire de refus d'aide aux pays étrangers, n'est-ce-pas?

M. Horner: Je dis qu'il s'agissait d'un discours prononcé après le dîner. Mais il serait peut-être plus logique de construire ici-même, à Toronto.

M. Lang: C'est la politique officielle de votre parti, n'est-ce pas, celle qui consiste à cesser toute aide aux pays étrangers?

M. Horner: Je n'ai pas parlé de cesser l'aide aux pays étrangers et si le ministre veut m'entendre exposer des politiques, je peux lui en exposer des quantités. J'essaie simplement de déterminer quelle est sa politique à lui.

M. Lang: Les deux aspects de nombreuses questions.

M. Horner: Si le ministre veut faire des mots d'esprit, il serait peut-être mieux de faire des discours après le dîner, je ne sais pas.

M. Roy (Laval): Il l'a fait hier soir. Et il l'a très bien fait. C'était un excellent discours.

M. Horner: Oh, vraiment? Il faudra que je le dise.

M. Roy (Laval): A Laval, c'était un excellent discours.

[*Text*]

Mr. Horner: I will have to read it. I wish he could have listened to mine.

An hon. Member: After he got the results.

Mr. Horner: After the results came in from Saskatchewan, I no doubt . . .

An hon. Member: It must have been a good speech.

Mr. Horner: It must have been a good speech, yes.

Has the Minister also got the problem solved in British Columbia with regards to the water transportation subsidy?

Mr. Lang: We are having discussions with the province about the total ferry transportation question on that coast and we have been making some progress. But we do not yet have a full and final position.

Mr. Horner: We, on this side of the House, Mr. Minister, do not want to see Iona Campagnolo quit the Liberal Party and quit the House of Commons. We think she is quite an attraction to the House and we would like to see her remain in the House. We hope you can get that problem solved so she can remain in the House. We would certainly welcome her to come over to our side and join us.

The Chairman: Your last question, Mr. Horner.

Mr. Roy (Laval): Did he ask a question?

Mr. Horner: I had a question that he could not answer.

My last question is: In the Minister's VIA Rail Canada passenger service, what agreement did he work out with the CPR? It seems to me that in my understanding of policy around here, the CPR was obligated to provide a passenger service for Canada and Canadians. Now, with your program, Mr. Minister, it appears to me you are letting them off the hook. My dad brought me up to get a little boost when we traded horses. What boost did you get from the CPR when you let them off the hook on passenger services?

Mr. Lang: They are not being let off the hook. The obligations under statutes for providing services will remain those of the railways. What we are providing is a management corporation which will enter into contract in relation to the provision of those services. But the obligations will remain those of the railways which have them.

Mr. Horner: They are going to provide you with an engine and an engine crew. You are going to provide them with the passenger service and you are going to tell them where to run the trains?

Mr. Lang: That is right.

Mr. Horner: And then what is the CPR going to do? That is what I want to know.

Mr. Lang: They will enter into contracts with VIA Rail Canada in relation to the provision of a service and in relation to the speeds and times and performance which are required.

[*Interpretation*]

M. Horner: Il faudra que je le lise. J'aurais aimé qu'il entende le mien.

Une voix: Après avoir vu les résultats.

M. Horner: Bien sûr, après que les résultats de Saskatchewan étaient connus, je ne doute pas . . .

Une voix: Ça devait être un très bon discours.

M. Horner: Ce devait être un très bon discours, oui.

Est-ce que le ministre a également résolu, en Colombie-Britannique, le problème posé par les subventions au transport par eau?

M. Lang: Nous discutons actuellement avec la province de l'ensemble du réseau de transport par transbordeur sur la côte et nous progressons. Mais nous ne sommes pas encore parvenus à une position définitive.

M. Horner: En tout cas, monsieur le ministre, dans notre parti, nous ne voulons pas voir Iona Campagnolo quitter le parti libéral et la Chambre des communes. Nous pensons que, pour la Chambre, c'est une attraction considérable et nous désirons qu'elle reste là. Nous espérons que vous résoudrez ce problème pour qu'elle puisse rester à la Chambre. D'ailleurs, nous serions enchantés de lui souhaiter la bienvenue dans nos rangs.

Le président: Votre dernière question, monsieur Horner.

M. Roy (Laval): Est-ce qu'il a posé une question?

M. Horner: J'ai posé une question à laquelle il n'a pu répondre.

Voici ma dernière question: A propos du service des passagers VIA Canada, le ministre est-il parvenu à un accord avec le CP? Si j'ai bien compris la politique actuelle, le CP était obligé d'assurer un service passagers désigné au Canada et aux canadiens. Maintenant, monsieur le ministre, dans le cadre de votre programme, il semble que vous les ayez déliés de cette obligation. Mon papa m'a appris qu'il fallait faire un petit bénéfice lorsqu'on échangeait des chevaux. Quel bénéfice avez-vous tiré du CP lorsque vous les avez dispensés d'assurer ce service pour passagers?

M. Lang: Nous ne les dispensons de rien du tout. Les obligations en vertu des statuts demeurent inchangées pour les chemins de fer. Par contre, nous mettons sur pied une société de gestion qui assurera ces services grâce à des contrats. Mais les obligations de compagnies de chemin de fer demeurent les mêmes.

M. Horner: Elles vous fourniront une locomotive et un équipage. C'est vous qui assurerez le service passagers et vous allez leur dire aussi où doivent aller les trains?

M. Lang: Exactement.

M. Horner: Alors, quel sera le rôle du CP? C'est ce que je veux savoir.

M. Lang: Le CP signera des contrats avec le service VIA Canada; dans ces contrats seront stipulés les services à fournir, les vitesses, les horaires, la qualité du service nécessaire.

[*Texte*]

Mr. Horner: And have you got a commitment from the CPR that it is going to provide reasonably good service? The CPR's record of passenger service has been a disgrace in my opinion. It does not even compare with the CN in its attempt to provide passenger service.

Mr. Lang: We will anticipate the kinds of contracts with them that will produce the necessary performance. I agree with you that the performance in passenger service, particularly on the CP, has not been good.

The Chairman: Thank you, Mr. Horner. The Chair will recognize Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Thank you, Mr. Chairman.

First off, there is a note on page 27-6 of $200,000 obsolete stores, lost or destroyed. Could you explain that a little bit further to me? What do these stores consist of? In any large business organization or undertaking. I think all of them, somewhere in the budget, take account of minor pilfering or loss due to theft of various things. Does this occur in most of the organizations that come under Transport Canada, and can you give us any indication of what that would amount to in a year?

• 1045

Mr. Lang: I do not know whether I can break down the $200,000 as between those various headings, obsolete, unserviceable, lost or destroyed. Obviously the more or less unavoidable and accidental include the unserviceable and destroyed categories. Obsolete is a matter of changing technology. The one that might be avoidable by various security measures, but of course in that sense is not ultimately altogether avoidable, is the lost category. But I do not have a breakdown as between categories.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): That $200,000 is simply for the Department itself? It does not take into account what may be lost by CNR?

Mr. Lang: No, that would be just the Department.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Do you have any informaton on, say, CNR or Air Canada as to what they budget for that type of thing?

Mr. Lang: No, I do not.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): With the announcement made yesterday about the new tolls and so on on the Welland Canal, what about the Welland Canal and its use by other modes of transportation, air, rail, transport trucks, so on and so forth? What will it do as far as their competitive picture is concerned, with regard to other modes of transport?

Mr. Lang: Our view is that it will not much affect the total position. The toll is a rather small part of the over-all transportation costs and it has been held steady while, of course, other transportation costs have been rising. The increases, which may seem remarkable if you compare one year to the other, rather restore the position of the toll as a part of transportation costs, as it was fifteen or so years ago, or more, eighteen. In the same way, when one compares the inflationary impact,

[*Interprétation*]

M. Horner: Le CP s'est-il engagé à fournir un service raisonnablement fiable? A mon avis, le service passagers du CP a toujours été une véritable honte. On ne peut même pas le comparer à celui du CN.

M. Lang: Nous pensons signer des contrats qui les obligeront à assurer des services convenables. Je reconnais avec vous que, par le passé, les services passagers, en particulier celui du CP, n'ont pas toujours été très bons.

Le président: Merci, monsieur Horner. Je donne maintenant la parole à M. Douglas.

M. Douglas (Bruce-Grey): Merci, monsieur le président.

Pour commencer, à la page 27-7, il est question d'une somme de $200,000 pour du matériel désuet, inutilisable, perdu ou détruit. Pouvez-vous m'expliquer cela? De quel matériel s'agit-il? Je pense que le budget de toute entreprise commerciale importante doit tenir compte des menus larcins, ou de pertes dues à divers vols. Est-ce que c'est un phénomène qui se produit dans la plupart des organismes qui relèvent de Transports Canada, et pouvez-vous nous dire quelle somme cela représente chaque année?

M. Lang: Je ne sais pas s'il est possible de vous donner le détail de ces $200,000 de vous dire dans quelles proportions il s'agit de matériel désuet, inutilisable, perdu ou détruit. De toute évidence, les catégories inutilisable et détruit sont à peu près inévitables et, la plupart du temps, accidentelles. D'autre part, le matériel devient désuet lorsque la technologie change. La seule chose qui serait évitable, si l'on prenait des mesures de sécurité, mais bien sûr, en définitive, ce n'est pas absolument inévitable, c'est la catégorie du matériel perdu. Quoi qu'il en soit, je n'ai pas le détail de ces diverses catégories.

M. Douglas (Bruce-Grey): Ces $200,000 sont seulement pour le Ministère? Cela ne comprend pas les pertes subies par le CN?

M. Lang: Non, le Ministère uniquement.

M. Douglas (Bruce-Grey): Avez-vous une idée des sommes que réserve le CN ou Air Canada pour ces contingences?

M. Lang: Non, pas du tout.

M. Douglas (Bruce-Grey): On a annoncé, hier, les nouveaux tarifs de péage pour le canal Welland, et je me demande ce qu'on a l'intention de faire pour rendre concurrentiels les autres modes de transport sur le canal, air, rail, camions de transport, etc.?

M. Lang: Nous pensons que cela ne modifiera pas tellement la position globale. Le péage représente une somme assez minime comparée aux coûts de transports et il n'a pas augmenté pendant que les autres coûts de transport augmentaient. Les augmentations, qui peuvent sembler importantes si vous comparez une année à l'autre, servent en fait à rétablir les frais de péage comme partie intégrante des coûts de transport; c'était d'ailleurs le cas il y a 15 ans environ, peut-être 18. De la

[*Text*]

price changes of the goods being carried, the tolls, after they have been increased, will bear about the same relative position in relation to the price of the goods as they did when they were much lower 18 years ago.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Really, I guess what I am asking is what increase, as far as the various steamship lines are concerned, do you see their tacking on their charges to the people that use that mode of transportation because of the change in tolls?

Mr. Lang: Yes, I would imagine that the costs would be reflected through to the goods being carried.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): What percentage? Have you any estimate on that?

Mr. Lang: There are figures in the package that indicate, for instance, that the 1.3 cents goes up by 1.5, I think, in relation to grain. It is 1.36 cents per bushel of wheat at the present time, so with a proposed increase of 1.3 cents per bushel that is approximately a doubling.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): So it is 2.6.

Mr. Lang: That, at the present level, amounts to only 1.9 per cent of the transportation cost from Scott, Saskatchewan, to Antwerp, so it is a relatively small item.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Perhaps I have missed it, but in your announcement about VIA, what will be the total cost of the implementation of the VIA program?

Mr. Lang: The total VIA program is two-sided, with the improvements, new equipment and improved track in relation to those services that are continued, but it also contains the probable discontinuance of significant services where there are alternatives available and where people have just not been using them very much. The total result is a saving compared to projected deficits, savings estimated roughly in the order of 40 per cent or 50 per cent of the deficits which had been projected if we had gone on the way we were, subsidizing only 80 per cent of all of the services.

• 1050

Mr. Douglas (Bruce-Grey): This of course brings me to another question; I believe it ties in with Mr. Harquail's and also a little bit with what my friend from down East across the way has been saying.

What about the non-economical lines, which you have more or less covered in saying we will abandon them? What does it do to these areas when they are abandoned? What about the areas such as my home that have been abandoned eight, ten years ago?

I am pleased to see the setting up of VIA for people in the Toronto corridor and the transcontinental line through from Montreal to Toronto to Vancouver. I would be also pleased to hear what might happen for those of us who are in areas where we have trouble getting to Toronto to catch the train to Vancouver. Is there anything planned for areas such as that,

[*Interpretation*]

même façon, si l'on considère les effets de l'inflation, l'augmentation des prix des biens transportés, les frais de péage, lorsqu'ils auront augmenté seront tout aussi proportionnels au prix des biens transportés qu'ils ne l'étaient, il y a 18 ans, à une époque où les prix étaient bien plus bas.

M. Douglas (Bruce-Grey): En fait, ce que je voudrais savoir, c'est dans quelle mesure l'augmentation des frais de péage pour les compagnies de navigation se répercuteront sur le prix des biens transportés.

M. Lang: Oui, j'imagine que ces coûts se répercuteront sur les prix des biens transportés.

M. Douglas (Bruce-Grey): Quel pourcentage? En avez-vous une idée?

M. Lang: Nous avons des chiffres qui démontrent, par exemple, qu'une augmentation de 1.3c. se traduit par une augmentation de 1.5c. pour les céréales, je pense. Il s'agit de 1.36c. le boisseau de blé, à l'heure actuelle; or, puisqu'on envisage une augmentation de 1.3c. le boisseau, cela double les frais.

M. Douglas (Bruce-Grey): Donc, 2.6.

M. Lang: A l'heure actuelle, il s'agit seulement de 1.9 p. 100 des coûts de transport de Scott, en Saskatchewan à Anvers, c'est donc relativement peu de chose.

M. Douglas (Bruce-Grey): Peut-être n'ai-je pas entendu, mais avez-vous dit quels seraient les coûts totaux de mise en œuvre du programme VIA?

M. Lang: Le programme VIA est en deux parties, et il comprend les améliorations, le matériel nouveau et l'amélioration des voies pour les services qui se poursuivront, mais également l'arrêt de services importants lorsque ces services n'étaient pas très utilisés et que d'autres possibilités de transport étaient ouvertes. Le résultat est donc une économie alors que l'on avait prévu des déficits, une économie évaluée en gros à 40 ou 50 p. 100 du déficit prévu si nous avions continuer à agir comme nous le faisions, c'est-à-dire ne subventionnant que 80 p. 100 de tous les services.

M. Douglas (Bruce-Grey): Ceci me conduit à poser une autre question qui, je le crois, se relie à celle posée par M. Harquail et aussi un petit peu aux déclarations faites par mon ami originaire de l'Est.

Qu'en est-il de ces lignes de chemin de fer non économiques que vous avez plus ou moins condamnées à l'abandon? Que fait-on de ces zones après qu'on a abandonné ces lignes; de ces zones telles que celles de ma région qui ont été abandonnées il y a 8 ou 10 ans?

Je suis heureux qu'on ait établi VIA pour les gens du corridor de Toronto et de la ligne transcontinentale allant de Montréal à Toronto et de Toronto à Vancouver. Mais j'aimerais aussi savoir ce qu'il en est pour ceux d'entre nous qui ont du mal à se rendre à Toronto pour prendre le train allant à Vancouver. A-t-on prévu quelque chose pour ces régions,

[*Texte*]

that will allow people from my area and similar areas to get to the train so that we can get to Vancouver quickly?

Mr. Lang: We will be working with the provinces because of their responsibility in relation to bus systems. Quite often where we are looking at rail services that are losing a lot of money there already is a bus service which is available and which indeed is carrying the bulk of the passengers in the area. Indeed, if there were a situation where the only access was by rail, and obviously that would be a good argument under our policies for retaining the rail passenger service, we would want to try to have as much intramodal connection as possible between the rail services on the lines which have it and the outlying areas served by bus connections.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): This is all well and good, Mr. Minister, but in our area the trains went out a number of years ago. Primarily I had to agree with them. I had to agree with the CNR at that time when they said they had trains out there but that nobody was using them. We have buses up in our area, too, Mr. Minister, but nobody is using them. At least very few people are using them. A lot of them are using their cars and I do not want to see that because that is a high-energy consumption mode of travel. When you get down around the city of Toronto, you take a look at those big highways and you find one guy in a car followed by another one guy in a car and they are all using up energy, which is harder to get all the time. The fact remains that there are buses in our area but people are not using them either. My question is—and perhaps this is the wrong way to put it. A famous lady once said, let them eat cake, and what my people are telling me is, we would love to have some cake but it is kind of hard to stomach the hardtack and distilled water that is left available to us, and I would hope for some consideration for some type of upgrading in areas such as mine.

I have to go along with Mr. Harquail, in particular with regard to the proposal put forth by Eastern Provincial Airlines. To me it was a sensible and good proposal. That, of course, I am not tying in with anything in your department but I was disappointed in the stand taken by the CTC with regard to that. It involved a Canadian company that produces Canadian equipment, it was a situation that I think is being used to full advantage in other countries and I simply cannot fathom why we are not using it to better advantage here.

The Air Canada situation. With regard to the Welland Canal, we have got into a situation that sees their deficits and their problems from past years assimilated by debt equity. There was some discussion last year during the estimates that Air Canada would find themselves possibly in the situation where their past commitments to the government would be looked upon in the future perhaps as debt equity and Air Canada be split off from the CNR so that they could be put in the situation where I think they would be better able to control their own destiny in the future.

Has any thought been given to this? What is the position as far as the Department of Transport is concerned on this? I have to say that Air Canada receives black eyes from many people for various things, but in comparison with other inter-

[*Interprétation*]

comme la mienne, afin que les gens vivant là puissent prendre le train pour se rendre rapidement à Vancouver?

M. Lang: Nous allons travailler en collaboration avec les provinces car elles sont responsables des services d'autobus. Très souvent, lorsque nous examinons la situation d'un chemin de fer en gros déficit, nous constatons qu'il y a un service d'autobus qui transporte dans cette région la majorité des passagers. Naturellement, s'il n'y avait possibilité de voyager que par chemin de fer, il y aurait de bonnes raisons, en vertu de notre politique, de conserver le service de transport-voyageurs. Nous aimerions avoir plus de possibilités de correspondance entre les lignes de chemin de fer et les régions desservies par les autobus.

M. Douglas (Bruce-Grey): Tout cela est très bien, monsieur le ministre, mais dans notre région, les trains ont disparu il y a déjà pas mal d'années. Au début, j'étais d'accord avec le CN pour dire que les trains, là-bas, n'avaient pas suffisamment de passagers. Nous avons des autobus aussi dans notre région, monsieur le ministre, mais personne ne les utilise ou très peu. La plupart des gens utilisent leur propre voiture et, à mon avis, ce n'est pas bon du fait de la haute consommation d'énergie. Vous n'avez qu'à regarder autour de la ville de Toronto, sur les grandes routes, et vous verrez toutes ces autos qui se suivent les unes les autres avec un seul passager et cela fait énormément de gaspillage d'énergie alors qu'on l'obtient de plus en plus difficilement. Je poserai ma question peut-être de la mauvaise façon en citant cette célèbre dame qui avait déclaré: Qu'ils mangent du gâteau . . . Bien sûr nous aimerions manger du gâteau, mais ce qu'on nous laisse seulement, c'est du pain sans levure et de l'eau distillée qui est dure pour nos estomacs . . . Aussi j'aimerais que l'on songe à améliorer la situation dans des régions comme la mienne.

Je suis d'accord avec M. Harquail, particulièrement en ce qui a trait à cette proposition avancée par l'Eastern Provincial Airlines. A mon avis, elle était excellente. Je ne voudrais pas insinuer que l'attitude de la Commission canadienne des transports ait eu quelque chose à voir avec votre ministère, mais j'ai été déçu de cette attitude. Nous avions là une société canadienne, fabriquant du matériel canadien, et dans d'autres pays, on aurait certainement profité à fond d'un tel avantage. Aussi, je ne puis concevoir pourquoi nous n'avons pas profité de cette situation.

Examinons la situation d'Air Canada. Dans le cas du canal Welland, les déficits et les problèmes des années précédentes avaient été réglés par le système du capital d'endettement. On avait discuté au sujet du budget de la possibilité qu'Air Canada se trouve dans une situation où ses engagements antérieurs envers le gouvernement pourraient être considérés, à l'avenir, comme un endettement de capital et l'on avait proposé de détacher Air Canada du CN afin qu'Air Canada puisse mieux contrôler son avenir.

A-t-on songé à agir ainsi? Est-ce que le ministère des Transports s'est occupé de cette situation? On a souvent accusé Air Canada mais, comparativement à d'autres transporteurs aériens internationaux et domestiques, je crois que

[*Text*]

national air carriers and domestic air carriers I think that Air Canada does a very commendable job in most instances. But with that heavy backlog of debt that is hanging over them, I think they would be better able to meet the future if something could be worked out along lines similar to the Welland Canal situation to put them in a better financial picture.

Mr. Lang: The bill covering Air Canada, Bill C-17, in the House does essentially put them in a position comparable to other commercial enterprises in terms of the balance between debt and equity, and therefore will allow a fairer judgment to be made when comparing the figures and results in the one corporation as compared to the other. It also does remove the subsidiary nature of the corporation as regards CN and creates it in a direct relationship as a Crown corporation.

Mr. Douglas (Bruce-Grey): Does that cut all the ties that CN would have with Air Canada?

Mr. Lang: Yes, it does.

The Chairman: Dr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, I have two or three rather brief questions in view of the fact that we have only about five minutes.

I would like to ask the Minister what the status of the Hall Commission Report is. I think the work on the study has been completed about last November or December, and I understand they have been busy writing it for some time. Does the Minister have any idea when we can look for that report, or has he any other comments he might wish to make on that report in general?

Mr. Lang: I understand that the report will be complete during March, and therefore in our hands for printing at that time. Naturally the plan is to print it and make it public as soon as possible thereafter because it is very much awaited by the prairie provinces and all those in the industry affected.

Mr. McIsaac: Could we put a time on that? Would you say we should have it by the end of April? Would you think that would be a fair target date, or something like that?

Mr. Lang: I would hope that we might. If it is not delayed beyond the time I indicated, I think it is a real possibility.

Mr. McIsaac: I think it is fair to assume, no matter what the breakdown is on these various lines the Commission is looking at, that some will stay and some will go. With respect to those that may be designated by the Commission as lines which could go, what is the status with respect to CTC consideration of those lines? Is that another step? Will that be a factor in looking at these lines?

Mr. Lang: There is a technical question in relation to CTC taking action. I think there is considerable feeling in the prairie provinces that the public hearing process which the CTC would ordinarily enter upon has really been fully satisfied by the Hall Commission process. But I think Mr. Hall and the Commission may have some comments on that as well as upon the actual lines.

[*Interpretation*]

cette compagnie fournit un service pour lequel elle doit être félicitée dans la plupart des cas. Mais avec tous ces arriérés, je crois qu'il vaudrait mieux établir quelque chose du genre de ce que l'on a fait pour le canal Welland.

M. Lang: Le bill se rapportant à la réorganisation d'Air Canada, le Bill C-17, présenté à la Chambre, met cette société dans une situation semblable à celle des autres entreprises commerciales en ce qui a trait au solde des dettes et du capital-actions et, par conséquent, permettra de porter un jugement plus juste lorsque l'on comparera les chiffres et les résultats d'une société par rapport à une autre. On y supprime aussi le caractère subventionné de la société par rapport au CN et elle devient directement une société de la Couronne.

M. Douglas (Bruce-Grey): Est-ce que cela coupe tous les liens du CN avec Air Canada?

M. Lang: Oui.

Le président: Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: J'aurais deux ou trois courtes questions à poser vu qu'il reste environ cinq minutes.

J'aimerais savoir ce qu'il en est du rapport de la Commission Hall. Je crois que l'étude a été terminée en novembre ou décembre dernier, et qu'on est en train de rédiger ce rapport. Est-ce que le ministre pourrait nous dire à quelle date ce rapport sortira ou a-t-il d'autres remarques à faire à ce sujet?

M. Lang: Je crois comprendre que le rapport sera terminé en mars et, par conséquent, il nous sera remis à cette époque pour impression. Naturellement, on prévoit le rendre public le plus tôt possible car on l'attend avec impatience dans les provinces des Prairies et les industries touchées l'attendent aussi avec impatience.

M. McIsaac: Pourriez-vous nous donner une date? A la fin d'avril?

M. Lang: J'aimerais qu'il en soit ainsi. S'il n'y a pas d'autres délais, c'est possible.

M. McIsaac: Je crois qu'on peut supposer que, quelle que soit la façon dont la Commission l'envisage, une partie des lignes restera et une partie sera supprimée. Que pensez-vous que la Commission canadienne des transports supprimera?

M. Lang: Il y a une question technique qui se pose en rapport avec les mesures que prendra la Commission canadienne des transports. Dans les provinces des Prairies, on a l'impression que les audiences publiques conduites par la Commission canadienne des transports ont pleinement satisfait celle-ci dans le cas de la Commission Hall. Mais je crois que M. Hall et la commission auraient quelques remarques à apporter.

[*Texte*]

Mr. McIsaac: The CTC has also been conducting a study into rail passenger service in western Canada. I believe the original thought was that they would move into passenger services in eastern Canada, and so on. I would like some indication of where that report is or when we can hope to see that.

But aside from that—this comes to mind because of some mail I had yesterday from part of my own area dealing with a current rail service that operates between North Battleford and Edmonton. I believe it is an approximate subsidy of about $75 per passenger or somewhere in that area.

Has there been any thought or any study by the TDA or any other agency with respect to any kind of lighter equipment in some of those lines? Obviously there is never going to be a high volume, at least in terms of this part of the country, on that line and I do not know how we could reduce that subsidy to some extent, but buses are running parallel there, there is no question about that, and providing a good service and, as Mr. Douglas pointed out, cars are running back and forth from Edmonton to North Battleford and Saskatoon pretty continously, as well. However, has there been any examination on lighter equipment, on some of those lower volume runs?

• 1100

Mr. Lang: The railways have looked at that kind of question and in some cases, of course, have introduced a variety of rail liner type services. The Canadian Transport Commission's report on rail passenger service from between Montreal and Vancouver is expected in March, and it will be in the nature of the preferred plan upon which they will receive further comments before making final recommendations. I would look forward to VIA Canada's taking an agressive look at what is possible in terms of the attracting back of passengers, the kind of equipment which can be most economic and become the body which takes the lead in reviewing where rail passenger service can make sense, not only where it is being kept in the first stage, but where it can be expanded later on as experience with attracting passengers grows.

Mr. McIsaac: I see. Thank you, Mr. Chairman. In view of the time, I would like to pursue this at some other time because it just seems to me this is an area with which we have been concerned and rightly so with the longer haul and the higher volume. There are a lot of areas in this country where we do not have that kind of passenger volume and I just do not believe we have done enough looking at the railliners. They are still a pretty heavy piece of equipment and they are a heavy capital investment and it seems to me there is room, whether it is VIA Canada's role or CTC or TDA or whoever to explore further equipment, less expensive and not as heavy as has been used to accommodate some of those lines which could be fed into the main transcontinental operation. In view of the time, perhaps, Mr. Chairman, I will leave that to some other day.

The Chairman: Thank you, Mr. McIsaac, Mr. Harquail, you can have one brief question.

[*Interprétation*]

M. McIsaac: La Commission canadienne des transports a aussi fait une étude des services-voyageurs par chemin de fer dans l'Ouest du Canada. Je crois qu'on va se lancer aussi dans une étude sur les services-voyageurs dans l'Est du Canada, etc. J'aimerais avoir quelque idée du rapport; l'époque où nous pouvons espérer le voir.

Indépendamment de cette question, du fait que j'ai reçu hier du courrier de ma région qui traitait du service actuel par chemin de fer entre North Battleford et Edmonton, où la subvention est d'environ $75 par passager, ou quelque chose du genre, j'ai songé à vous poser la question suivante.

Le centre de développement des transports ou tout autre organisme a-t-il songé à l'utilisation éventuelle de matériel plus léger sur certaines de ces lignes? Il n'y a pas de doute qu'il n'y aura jamais énormément de trafic sur cette ligne et je ne sais pas si l'on pourrait réduire cette subvention et il n'y a pas de doute qu'il y a lâ une ligne parallèle de transport d'autobus fournissant un bon service. Comme M. Douglas l'a fait remarquer, il y a des voitures qui vont et viennent d'Edmonton à North Battleford et à Saskatoon d'une façon assez régulière. A-t-on cependant examiné la possibilité d'utiliser du matériel plus léger là où il y a moins de trafic?

M. Lang: Les chemins de fer ont examiné cette question et, dans certains cas, ont mis en service un genre d'autorail. Nous nous attendons à recevoir, en mars, le rapport de la Commission canadienne des transports sur le service voyageurs entre Montréal et Vancouver qui discutera du plan qui a été choisi avant de présenter ses recommandtions définitives. J'aimerais que VIA Canada se montre dynamique pour attirer à nouveau les passagers et qu'elle utilise du matériel permettant d'opérer de la façon la plus économique et qu'elle sera à la pointe pour ce qui et de l'amélioration des services voyageurs.

M. McIsaac: D'accord. Merci, monsieur le président. Vu que le temps presse, je continuerai à un autre moment car c'est un domaine qui nous a inquiété avec raison, compte tenu des transports à longue distance et une plus grande densité du trafic. Il y a bien des régions, dans ce pays, où il n'y a pas suffisamment de passagers, et je crois qu'on n'a pas suffisamment examiné la possibilité d'utiliser les autorails. Il s'agit malgré tout de matériel coûteux et d'un investissement important de capitaux et il me semble que VIA Canada ou la Commission canadienne des transports ou le Centre de développement des transports pourraient examiner s'il y a possibilité d'utiliser du matériel moins coûteux et moins lourd pour ces lignes qui pourraient se rattacher à la ligne transcontinentale principale. Vu que le temps presse, monsieur le président, nous pourrions examiner cette question un autre jour.

Le président: Merci, monsieur McIsaac. Monsieur Harquail, vous avez le temps de poser une courte question.

[*Text*]

Mr. Harquail: Mr. Chairman, based on Mr. McIsaac's comment about time, I am wondering, first of all, before I follow up the line of questioning I had before, are we going to have the Minister back again some time in the next week or two while we are considering the estimates?

The Chairman: Not likely. The schedule is extremely tight at the moment considering our bloc system and we also have received reference for the supplementary estimates as well. If we could have a steering committee meeting to decide . . .

Mr. Harquail: Could I leave it with the steering committee then, to consider the possibilities of inviting the Minister to come back, to be with us again?

The Chairman: We will consider it.

Mr. Watson: Mr. Chairman, when is it likely that Air Canada will be before the Committee?

The Chairman: That will be on March 22 and March 24.

Mr. Watson: March when?

The Chairman: Twenty second and the twenty fourth. Twenty second, 11.00 a.m., twenty fourth at 3.30 p.m.

Mr. Harquail: Just to come back then, Mr. Chairman, to the Minister. You mentioned in your opening remarks that if there are two lines operating, one is receiving a subsidy and they are both having difficulties, the subsidy on one line would be eliminated and you would go with one line.

Mr. Lang: Yes, I really was using that as a general principle, that if there are two methods of transportation and one can manage without extra payment and the other one needs the extra payment, we will ordinarily be better off using the one that can stand on its own. I say ordinarily because there may be other considerations.

Mr. Harquail: Would you elaborate a little more and clarify then? I will go back to the case that I was stating earlier respecting Atlantic Canada and not only in respect of the four Atlantic Provinces when I talked about the STOL service and the DASH-7 linking the four, but going from East to West, from say, the four Atlantic Provinces to Montreal and Toronto. In a situation such as that, would you confirm to the Committee that the one line that you would go with, there would be an insistence upon them to cover all the existing route structures? I am thinking for example, of EPA versus Air Canada. Say that were to happen. Would we have the assurances, or can you give us the assurances this morning that there would be some insistence placed upon the existing airline that would be supported, say, Air Canada, in the case of the Maritimes and Atlantic Canada that they would have to carry, as a matter of order, the existing route structures in operation at such time.

Mr. Lang: I really would not want to generalize in regard to that kind of a proposition, because I would first ask the question of what level of service is sensible and reasonable in the network surrounding it. The danger of generalizing that you must somehow provide service to a network is that you may lead to conclusions that that service must be by, say, large jet, when in fact it makes more sense to use smaller turbo-prop planes and the like. The potential viability for air service is

[*Interpretation*]

M. Harquail: Monsieur le président, vu les remarques de M. McIsaac sur le peu de temps qui nous reste, avant de continuer à poser mes questions, j'aimerais savoir si le ministre reviendra à quelques moments la semaine prochaine ou dans deux semaines lorsque nous examinerons le budget?

Le président: C'est peu probable. Le programme que nous avons, pour l'instant, est extrêmement serré, et on nous a indiqué qu'il y aurait aussi un budget supplémentaire. Si nous pouvions réunir le comité de direction pour décider . . .

M. Harquail: Donc, le comité de direction pourrait peut-être étudier la possibilité d'inviter le ministre à revenir avec nous?

Le président: Nous allons l'examiner.

M. Watson: Monsieur le président, quand Air Canada pourra-t-il comparaître devant le Comité?

Le président: Ce sera le 22 mars et le 24 mars.

M. Watson: Mars?

Le président: Les 22 et 24 mars. Le 22 mars à 11h, et le 24 mars, à 15h30.

M. Harquail: Monsieur le ministre, dans vos remarques du début, vous avez indiqué que s'il y avait deux lignes exploitées, l'une recevant une subvention, et que toutes les deux éprouvaient des difficultés, on supprimerait les subventions à l'une des lignes pour n'en garder qu'une.

M. Lang: Oui, c'est là mon principe, en général, lorsqu'il y a deux méthodes de transport et que l'une peut se débrouiller sans subvention; il vaut mieux d'habitude conserver celle qui se débrouille seule. Je dis d'habitude, car il peut avoir d'autres considérations.

M. Harquail: Pourriez-vous préciser? J'en reviendrai à ce que j'ai cité plus tôt au sujet de la région atlantique, et pas seulement dans nos quatre provinces de l'Atlantique, lorsque je parlais des services ADAC et du Dash-7, pour les relier, mais j'aimerais aussi parler des services allant de l'Est à l'Ouest, mettons, des quatre provinces de l'Atlantique à Montréal et à Toronto. Dans ce dernier cas, est-ce que vous pouvez assurer au Comité que la ligne que vous accepteriez desservirait toutes les lignes actuelles? Je songe, par exemple, à l'Eastern Provincial Airways comparativement à Air Canada. Supposons que cette situation se présente est-ce que vous obligeriez la ligne acceptée, mettons Air Canada, à continuer à exploiter les routes qui existent à l'heure actuelle dans les provinces Maritimes et l'Atlantique.

M. Lang: Je crois qu'il est plus prudent de ne pas généraliser dans ce genre de domaine car il faut tout d'abord se demander quels services le réseau complémentaire doit offrir pour être considéré raisonnable. Le danger de généraliser en disant qu'il faut d'une manière ou d'une autre offrir des services en réseau est que cela peut vous mener à conclure que ce service doit être assuré, disons, par de gros avions à réacteurs alors qu'en fait, il est beaucoup plus raisonnable d'utiliser de petits avions à

[*Texte*]

really quite remarkable as long as the aircraft are tailored to the needs of the area involved, so I would tend to try to work toward seeing that the right aircraft with the right management are in place, rather than trying to assume that there is a need to cross-subsidize from one group to the others.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Minister.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. Cadieu.

Mr. Cadieu: Mr. McIsaac has pretty well covered all I had to ask, except one short question, Mr. Minister. I notice Mr. McIsaac covered the Hall line abandonment which I was interested in, and also the passenger service. But I would like to ask the Minister: on some of these lines that are up for abandonment, where the rail companies have taken the freight trains off completely all winter, are they justified in doing this? Was it meant to make the people say that this is what it is going to be without the rail line, or vice versa? I notice there are quite a few lines where there has not been a train on all winter. Certainly it has forced a lot of big trucks to take over the route and I was just wondering what . . .

Mr. Lang: The answer to that is rather complicated in the nature of things with the remaining branch lines because no abandonment is allowed on them and subsidies are being paid in consequence. Under the law the railways are in a position where they could not even make improvements to those lines in a capital way without first applying to the CTC to make the improvements because they claim those improvements back by way of subsidies. The not having made the improvements, they very often find lines that in certain parts of the year are literally unsafe of impassable and, therefore, they have a justification, in safety terms, for not using a line. That is really what I think we have to review totally as the Hall report comes in and, really, in effect say that where we have lines that are going to remain in service, we have to find a way to insist that they are in good shape.

Mr. Cadieu: These particular lines I am referring to are not in that condition. They are safe to run on all right, they are just not running on them. They have not had a train for months. I have had a lot of inquiries, where there is a lot of grain to be moved, and it makes you wonder when you see the big trucks moving it when the railroad is there.

Mr. Horner: Mr. Chairman maybe I could just clear up the figures that I gave the Minister earlier. On page 27-12 it says "total man-years authorized." Then it says that the percentage change from the preceding year is an increase of 2.3 per cent. Then on the other page I said that there was an increase, I think, of 25 to 30 per cent in salaries and wages. But if you take the two years, on page 27-10, the expenditure in 1975-76 is $14.7 million, then go to 1976-77, it is $20.9 million, then go to 1977-78, it is $25.6 million, and there is an increase of 65 per cent in the two years. I was just wanting the Minister to tell us that this was not a bunch of retired civil servants being

[*Interprétation*]

hélices, par exemple. La viabilité d'un service aérien ne peut exister que si les appareils utilisés pour desservir la région concernée conviennent à ses besoins; je serais enclin à essayer de déterminer le genre d'appareil et d'administration convenable plutôt que de supposer qu'il est nécessaire de répartir la subvention d'un groupe entre d'autres.

M. Harquail: Je vous remercie, monsieur le ministre.

Le président: Je vous remercie, monsieur Harquail.

Monsieur Cadieu.

M. Cadieu: M. McIsaac a pratiquement couvert tous les sujets qui m'intéressaient, sauf un, monsieur le ministre. M. McIsaac a abordé le problème de l'abandon de la ligne Hall qui m'intéressait ainsi que le service passagers. J'aimerais cependant, monsieur le ministre, vous poser la question suivante: pour certaines de ces lignes qui sont vouées à l'abandon, où les compagnies ont déjà cessé tout transport de marchandises pendant l'hiver, ces mesures se justifient-elles? Était-ce dans le but de faire comprendre aux utilisateurs ce que serait la situation sans ces lignes, ou vice-versa? J'ai remarqué qu'il y avait un certain nombre de lignes où pas un seul train n'avait circulé pendant tout l'hiver. Il est certain que cela a obligé un grand nombre de gros camions à prendre la relève et je me demandais simplement . . .

M. Lang: La réponse est relativement compliquée car, pour les autres lignes secondaires, l'abandon n'est pas autorisé et des subventions sont versées en conséquence. Aux termes de la loi, les compagnies ferroviaires ne pourraient même pas apporter d'améliorations à ces lignes sans en demander tout d'abord l'autorisation à la CCT puisqu'elles réclament des subventions pour apporter ces améliorations. N'ayant pas apporté ces améliorations, très souvent, pendant certaines époques de l'année, ces lignes sont pratiquement impratiquables et, par conséquent, elles peuvent justifier la non-utilisation pour des raisons de sécurité. C'est tout ce problème qu'il nous faudra étudier lorsque nous aurons en notre possession le rapport Hall et, en réalité, trouver le moyen d'exiger, lorsque certaines lignes seront maintenues en service, qu'elles soient en excellent état.

M. Cadieu: Ce n'est pas le cas des lignes dont je parle. Elles sont en parfait état, mais elles ne sont pas utilisées. Cela fait des mois qu'un train n'y est pas passé. On m'a posé beaucoup de questions à ce sujet, là où le traffic de céréales est important, et l'on ne peut que se poser des questions quand on voit ces gros camions les transporter alors qu'il y a une ligne de chemin de fer.

M. Horner: Monsieur le président, je pourrais peut-être apporter des précisions quant aux chiffres que j'ai donnés un peu plus tôt au ministre. A la page 27-13, on donne le chiffre des «années-hommes totales autorisées». En dessous, la différence en pourcentage par rapport à l'année précédente est indiquée comme étant de 2.3 p. 100. J'ai alors dit qu'à l'autre page, il y avait une augmentation de 25 à 30 p. 100 des traitements et salaires. Mais si l'on prend les deux années à la page 27-11, les dépenses en 1975-1976 se montent à 14.7 millions de dollars, puis passent, en 1976-1977, à 20.9 millions de dollars, puis pour 1977-1978, à 25.6 millions de dollars,

[*Text*]

hired on as consultants. I wanted an explanation as to what was going on. We are in a period of restraint, the Minister said, and I just thought I would draw this to his attention.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I have found those figures. I noticed that there was a very significant increase in man-years in this section in the previous year. I do not know whether that budget item failed to carry the whole of the cost of those man-years over the whole of the period, however, I agree that that deserves an explanation and I will find out if there are additional man-years there that are not shown.

The Chairman: Thank you, Mr. Horner.

Thank you, Mr. Lang, Mr. Cloutier, and the departmental officials who appeared before us this morning.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interpretation*]

c'est-à-dire une augmentation de 65 p. 100 en deux ans. Je voulais simplement que le ministre nous confirme que cela ne correspondait pas à l'emploi comme experts conseils d'une armée de fonctionnaires retraités. Je voulais avoir une explication. Nous sommes en période de restrictions, comme l'a dit le ministre, et je voulais simplement attirer son attention sur ce fait.

M. Lang: Monsieur le président j'ai trouvé ces chiffres. J'ai remarqué qu'il y avait une augmentation très considérable en années-hommes l'année précédente. Je ne sais si ce poste budgétaire n'a pu défrayer le coût de ces années-hommes pendant toute cette période; néammoins, je conviens que cela mérite une explication et je vérifierai s'il y a des années-hommes supplémentaires qui ne sont pas indiquées ici.

Le président: Je vous remercie, monsieur Horner.

Je vous remercie, monsieur Lang, monsieur Cloutier, ainsi que les fonctionnaires du Ministère d'être venus nous voir, ce matin.

La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:
Mr. Sylvain Cloutier, Deputy Minister.

Du ministère des Transports:
M. Sylvain Cloutier, sous-ministre.

CAI XC 27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Monday, March 7, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 5

Le lundi 7 mars 1977

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Supplementary Estimates (D) 1976-77—Vote 10d under TRANSPORT.
Main Estimates 1977-78—Vote 65—Atlantic Pilotage Authority. Vote 82—Great Lakes Pilotage Authority, Ltd., under TRANSPORT.

CONCERNANT:

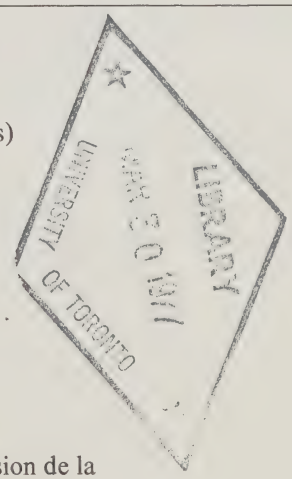
Budget supplémentaire (D) 1976-1977—Crédit 10d sous la rubrique TRANSPORTS.
Budget principal 1977-1978—Crédit 65—Administration de pilotage de l'Atlantique. Crédit 82—Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée sous la rubrique TRANSPORTS.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Caron
Condon
Douglas (*Bruce-Grey*)
Forrestall
Fortin
Harquail
Horner
Loiselle (*Saint-Henri*)
Masniuk

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

McCain
McIsaac
McKenzie
McRae
Poulin
Roy (*Laval*)
Skoreyko
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 7, 1977
(6)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:15 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Condon, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Forrestall, Harquail, McCain, McIsaac, McKenzie, Skoreyko and Whittaker.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Witnesses: From the Atlantic Pilotage Authority: Captain A. D. Latter, Chairman; Mr. Michael McGrath, Treasurer. *From the Great Lakes Pilotage Authority:* Mr. Frank Jackson, Chairman; Mr. R. M. Childerhose, Comptroller; Captain Jackson Brooks, General Manager.

The Order of Reference dated Wednesday, March 2, 1977 being read as follows:

Ordered,—That Vote 1d relating to the Post Office; and Votes 10d, 20d, 25d, 30d, 40d, 52d, 65d, 96d, 97d, and L116d relating to Transport for the fiscal year ending March 31, 1977, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Vote 10d under Transport.

The Minister answered questions.

The Committee resumed consideration of the Main Estimates under Transport for the fiscal year ending March 31, 1978.

The Chairman called Vote 65—Atlantic Pilotage Authority under Transport.

The witnesses answered questions.

The Chairman called Vote 90 relating to the Great Lakes Pilotage Authority.

Mr. Jackson read an opening statement.

The witnesses answered questions.

At 10:00 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 7 MARS 1977
(6)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 15 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Condon, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Forrestall, Harquail, McCain, McIsaac, McKenzie, Skoreyko et Whittaker.

Comparaît: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Témoins: De l'Administration de pilotage de l'Atlantique: Capitaine A. D. Latter, président; M. Michael McGrath, trésorier. *De l'Administration de pilotage des Grands Lacs:* M. Frank Jackson, président; M. R. M. Childerhose, contrôleur financier; le capitaine Jackson Brooks, directeur général.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du mercredi 2 mars 1977:

Il est ordonné,—Que le crédit 1d relatif aux Postes, et les crédits 10d, 20d, 25d, 30d, 40d, 52d, 65d, 96d, 97d et L116d relatifs aux Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977, soient déférés au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération le crédit 10d sous la rubrique Transports.

Le ministre répond aux questions.

Le Comité poursuit l'étude du Budget principal sous la rubrique Transports pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978.

Le président met en délibération le crédit 65—Administration de pilotage de l'Atlantique.

Les témoins répondent aux questions.

Le président met en délibération le crédit 90 relatif à l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

M. Jackson fait lecture d'une déclaration préliminaire.

Les témoins répondent aux questions.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)
Monday, March 7, 1977

• 2013

[*Text*]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear the evidence.

Just for the information of the Committee members the steering committee had a brief meeting and decided that we would pass the Supplementary Estimates (D) this evening and have the department before us between 8.00 and 9.00 p.m. But there has been a slight change in that additional debate is required, so we will just have the question and answer period on the estimates between 8.00 and 9.00 p.m. The votes will be passed at a later date and it has been generally agreed that it would be on Thursday, March 17, just prior to the CTC appearing as witnesses on that evening.

We are also pleased this evening to have an unexpected welcome guest, the Minister of Transport, the Honourable Otto Lang, who is with us for 45 minutes until 9 o'clock, at which time the two pilotage authorities will appear before us. I would just like to thank them for having relinquished a short period of time so that we could get into these important supplementary estimates.

So we can start consideration of Supplementary Estimates (D) under Transport for the fiscal year ending March 31, 1977, and I will call Vote 10d under Transport.

• 2015

TRANSPORT

Marine Transportation Program

10d—Marine Transportation—Operating expenditures—$1

The Chairman: The Minister has no opening comments, so we will proceed with Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

As a passing remark, with all the $1 items, the Minister might have required the better part of an hour to explain them to us.

On the other hand, Mr. Chairman, I apologize for what may be something of a misunderstanding this evening. I crave your indulgence, as well as Mr. Benjamin's and other members of the Committee with respect to these supplementary estimates. I wanted simply to assure you that for our own internal reasons we would rather not this evening get to the point of voting on this. I appreciate the steering committee's reaction to that. I would at the same time apologize to the departmental officials, who were less than knowledgeable about the $1 item. But we do have what we consider to be a fairly valid reason and I simply wanted to express my apologies for any misunderstanding in the steering committee and for your indulgence this evening.

Mr. Chairman, if we take item 2, it is $240 million for this one particular item and I think perhaps, if the Minister and his officials are willing, we should get into this.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)
Le lundi 7 mars 1977

[*Interpretation*]

Le président: A l'ordre. Nous sommes en nombre suffisant pour entendre les témoins.

Je signale aux membres du Comité que le sous-comité de direction s'est réuni brièvement et a décidé d'approuver les crédits au Budget supplémentaire (D) ce soir, les représentants du ministère devant comparaître de 20 à 21 heures. Il y a cependant eu un petit changement du fait que le débat se poursuivra. Ce soir, de 20 à 21 heures, il n'y aura donc que les questions et les réponses sur le budget. Les crédits seront approuvés plus tard, étant généralement entendu que ce sera le jeudi 17 mars, soit juste avant que la CTC ne comparaisse dans la soirée.

Nous avons le plaisir d'accueillir un témoin surprise, l'honorable Otto Lang, ministre des Transports; il sera avec nous pendant 45 minutes, soit jusqu'à 21 heures alors que les deux administrations de pilotage seront appelées à comparaître à leur tour. Je tiens à remercier les représentants de ces administrations d'avoir bien voulu céder un peu de leur temps de façon à ce que nous puissions nous attaquer à ces très importants crédits supplémentaires.

Nous commençons donc l'étude du Budget supplémentaire (D) pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977. Je mets en délibération le Crédit 10d sous la rubrique Transports.

TRANSPORT

Programme des transports par eau

Crédit 10d—Transports par eau—Dépenses de fonctionnement—$1

Le président: Le ministre n'a pas de déclaration d'ouverture. Nous passons tout de suite à M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Soit dit en passant, avec tous ces articles de $1, le ministre aurait pu passer presque toute l'heure à essayer de nous donner des explications.

D'autre part, monsieur le président, je tiens à m'excuser pour le malentendu de ce soir. Je fais appel à votre indulgence, à celle de M. Benjamin ainsi que de tous les autres membres du Comité pour ce qui est des crédits supplémentaires. Pour des raisons qui nous sont propres, nous ne voulons pas que ces crédits soient approuvés dès ce soir. Je comprends cependant la réaction du sous-comité de direction. Des excuses vont aussi aux représentants du ministère, bien qu'ils se soient montrés assez vagues concernant cet article de $1. Nous croyons avoir de bonnes raisons de prolonger le débat. Nous nous excusons pour le malentendu auprès du sous-comité de direction et auprès du Comité ce soir.

Monsieur le président, si nous examinons le deuxième alinéa, les 240 millions de dollars indiqués... monsieur le

[*Texte*]

I quote from page 120 of the Supplementary Estimates (D), Vote 52d particularly, section (c)(ii):

> to reimburse, out of monies to be appropriated by Parliament, a railway company for the prescribed portion of the cost incurred by the company for the provision of income maintenance benefits, layoff benefits, relocation expenses, early retirement benefits, severance benefits and other benefits to its employees where such costs are incurred as a result of the implementation of the provisions of the contract or discontinuance of a rail passenger service provided that the aggregate of the amounts payable annually pursuant to this authority for the purposes set out in Clauses (b) and (c) does not exceed $240,000,000.

Mr. Chairman, this is an authority to transfer for particular purposes a substantial amount of money, and perhaps the Minister might start out by telling us how much of this money at this time he anticipater he may have to spend for what I assume to be the establishment of VIA.

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): Mr. Chairman, I should explain, on this item, the matters being accomplished, and I did not open with a general statement because I thought it better to go to the specific items for which members had special interest and questions. But this certainly is an important one.

The government's decision to set up a rail passenger corporation was indicated over a year ago originally, with one particular pattern as a possibility, with the co-operation between CP and CN, but with the alternative provision of a company being set up in an alternative form by a rather more direct government action. And that is the route which we have now taken in the establishment of a CN subsidiary, which of course is parallel, if you like, to the creation of Air Canada, in its time. And this one also will have a good degree of independence in its own existence from the parent corporation.

• 2020

The item here in the estimates does a technical thing in deeming the corporation to be a railway, but the provisions to which Mr. Forrestall has referred, Mr. Chairman, are the key ones in relation to labour relations in the group that may be affected by the transformation of passenger services in Canada from CN and CP in terms of operation and marketing to the new VIA rail. There have been preliminary consultations with the unions in relation to possible regulations that would assure the various transitional and adjustment coverage which might be required, in addition to anything which exists in current plans in Canadian Pacific and Canadian National. It would seem that some additional provision was required as the new Via rail took over the employees, and the unions were very clear in their concern that these relationships be established on a statutory base rather than simply come afterwards. Now, this amount has to be seen as a . . .

Mr. Forrestall: Excuse me, Mr. Chairman. Just on that point, Mr. Minister, am I correct in assuming that that essentially was the reason for the statutory provision of the rail

[*Interprétation*]

président, si le ministre et ses hauts fonctionnaires le veulent bien, nous allons examiner ce montant.

Je vous renvoie à la page 121 du Budget supplémentaire (D), Crédit 52d, paragraphe c) (ii):

> . . . à rembourser, à partir des sommes à créditer par le Parlement, une compagnie de chemin de de fer d'une proportion déterminée du coût encouru pour assurer des allocations de revenu garanti, des indemnités de licenciement, des frais de réinstallation, des prestations de retraite anticipée, des indemnités de cessation d'emploi et d'autres indemnités à ses employés, lorsque ces coûts sont encourus par suite de la mise en applications des dispositions du marché ou de l'interruption d'un service de transport ferroviaire de passagers, pourvu que le total des montants à payer, par année, en vertu de la présente autorisation, aux fins exposées aux clauses (b) (c), ne dépasse pas $240,000,000.

Monsieur le président, il s'agit là d'un montant assez important prévu à certaines fins. Le ministre peut-il indiquer quelle part de ce montant il prévoit dépenser présumément pour la création de cette société?

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Monsieur le président, je dois dire que je n'ai pas fait de déclaration d'ouverture tout à l'heure parce que je pensais qu'il serait préférable que les membres du Comité posent des questions sur les sujets qui les intéressent le plus. Le point qui est soulevé maintenant est sûrement parmi les plus importants.

La décision du gouvernement de créer une société ferroviaire pour le transport des voyageurs remonte à plus d'un an. Il y avait deux possibilités: une coopération entre le CP et le CN ou la création d'une compagnie directement par le gouvernement. C'est cette dernière formule qui a été retenue avec la création d'une filiale du CN, de la même façon que vous avez, par exemple, Air Canada. Une filiale qui aura aussi passablement d'indépendance vis-à-vis de la compagnie-mère.

L'article du budget a un caractère technique en ce qu'il considère la compagnie comme une compagnie ferroviaire. Les dispositions auxquelles fait allusion M. Forrestall sont celles qui visent les relations avec les employés touchés par la mutation, du point de vue des opérations et de la mise en marché, des services-voyageurs du CN et du CP en une nouvelle compagnie ayant pour raison sociale Via Rail. Il y a eu des consultations préliminaires avec les syndicats en vue d'en arriver à des règlements visant à assurer les diverses transitions et les divers ajustements nécessaires, en sus de tout ce qui existe actuellement au CP et au CN. Il s'est révélé que des dispositions supplémentaires étaient nécessaires pour assurer le passage des employés à la nouvelle compagnie Via Rail et les syndicats ont insisté pour que les rapports employés-employeurs reposent sur une base légale dès maintenant. Ce montant doit être considéré . . .

M. Forrestall: Je vous demande pardon, monsieur le président. A ce sujet, monsieur le ministre, c'est bien là la raison pour laquelle il a été décidé par la compagnie d'appliquer aux

[*Text*]

company to extend to the employees the amendment of the existing statute with respect to certain . . .

Mr. Lang: That is correct, and this amount would be seen really as a complete maximum possible amount with, of course, the amounts actually required to be expended, depending upon both the degree and speed of the conversion from current CP and CN operations to VIA rail.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think I understand that. I appreciate it and I intend to support that. But more directly, my question was, of the $240 million that you are seeking under a $1 item—the supplementary estimate, in fact, is for $1, giving you an authority to arrive at but not exceed $240 million under certain aggregate provisions. But of the $240 million, how much do we at this point think we are going to spend on this, because I gather this is not to cover deficits? Does this cover actual transitional costs?

Mr. Lang: It will cover operating contractual obligations, as well, I take it. I will confirm that. In effect, the whole amount will be required progressively, but probalby the total amount will be required by the time we have reached the 1979-80 fiscal year.

Mr. Forrestall: We can assume then that, next year, the total amount of this will be properly in the general estimates.

Mr. Lang: Certainly the year thereafter it would be.

Mr. Forrestall: The year after. Do you anticipate further supplementary estimates then? I assume that you intend, over the duration of your authority, to expend progressively up to the total amount. Do you anticipate going beyond it? Do you anticipate requirements of any further moneys?

Mr. Lang: I would expect that there will be a period of time after 1980, certainly, in which there will be annual losses in the remaining passenger services. It would be too optimistic to think the attraction back of passengers to the rail passenger service would be so great as to offset the loss by that period.

Mr. Forrestall: Do you anticipate continuing deficits in this dense corridor under the initial circumstances that will prevail?

Mr. Lang: I would, certainly beyond 1980, and quite possibly in some degree thereafter, because, though it is speculative now, since this is in advance of decisions on routes, we do expect not only a complete transcontinental service to be maintained but also certain remote area services to be maintained where they are the only reasonable alternative. Therefore, it is really not to be expected that there be sufficient commercial liability in the over-all corporation, at least not for some time.

Mr. Forrestall: This $240 million generally will be concentrated though in the next two years in the corridor area in Canada, that is to say, Windsor to Quebec City.

Mr. Lang: No, I would hope that it would include the total Atlantic-Pacific main route as well.

[*Interpretation*]

employés l'amendement à la loi actuelle relativement à certains . . .

M. Lang: Exactement, et ce montant est définitivement le maximum qui pourra être atteint, plus, bien sûr, ce qui sera nécessaire selon l'étendue et la vitesse de la conversion du système actuel CP-CN à celui de Via Rail.

M. Forrestall: Jusque là, je comprends très bien, monsieur le président. Je suis même d'accord pour ce qui est de l'objectif visé, mais ma question a trait à ces $240 millions de dollars qui sont demandés sous un crédit de $1, un crédit supplémentaire de $1 qui vous donne l'autorité de dépenser jusqu'à $240 millions de dollars sous certaines réserves. Ce que je veux savoir, c'est quelle part de ces $240 millions de dollars on compte dépenser. Il ne s'agit pas ici de couvrir des déficits. Est-ce que ce montant doit s'appliquer aux coûts réels de transition?

M. Lang: Je pense qu'il doit porter aussi sur les obligations contractuelles du point de vue des opérations. Je dois vérifier. En réalité, tout le montant sera nécessaire avec le temps, probablement d'ici l'année financière 1979-1980.

M. Forrestall: Nous pouvons donc nous attendre à ce que l'an prochain tout le montant figure en bonne et due forme dans le budget général.

M. Lang: Certainement d'ici deux ans.

M. Forrestall: D'ici deux ans. Il y aura donc d'autres crédits supplémentaires qui seront demandés? Je suppose que vous comptez dépenser tout le montant au cours de la période sur laquelle porte votre autorisation. Vous prévoyez dépasser cette période? Vous prévoyez avoir besoin d'autres crédits?

M. Lang: Je suppose qu'il y aura une période après 1980 où il y aura des pertes annuelles pour l'exploitation de ce service-voyageurs. Ce serait être très optimiste que de prétendre que l'attrait de ce nouveau service auprès des voyageurs sera tel que les revenus pourront couvrir les dépenses au cours de cette période.

M. Forrestall: Vous vous attendez dès le départ à des déficits continuels dans cet axe à forte densité selon le système qui sera établi.

M. Lang: Peut-être longtemps après 1980, puisque nous nous attendons, les décisions n'ont pas encore été prises concernant les itinéraires, que le service transcontinental sera maintenu ainsi que certains itinéraires distants qui peuvent être le mieux desservis par le chemin de fer. Il n'est donc pas question que les revenus de la compagnie suffisent au départ et même pendant une certaine période.

M. Forrestall: De façon générale, ces $240 millions de dollars seront investis, du moins pour les deux premières années, dans l'axe populeux Windsor-Québec.

M. Lang: Non, j'espère que la ligne principale de l'Atlantique au Pacifique en aura aussi une part.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Will any of this $240 million find itself in the transcontinental concept of VIA?

• 2025

Mr. Lang: Yes, it will.

Mr. Forrestall: In terms of the $240 million, will this involve transfer of pension funds, for example?

Mr. Lang: Yes, in a broad way we would see the contractual arrangements between VIA and CN-CP taking into account the employee benefits which they had and, after all, the obligations which CN-CP has to carry on railway operations—an arrangement whereby there is an appropriate transfer of this to VIA.

Mr. Forrestall: Where would the headquarters be?

Mr. Lang: In Montreal.

Mr. Forrestall: Can I go on the second round?

The Chairman: Sure. Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Minister, carrying along with the question of the setting up and structure of VIA, you mentioned that the headquarters will be in Montreal. Could you tell the Committee a little more about the timing as to administration, and just exactly what effect this is going to have in terms of what is in place now in the Atlantic region or in all the other regions across the country?

Mr. Lang: The specific decisions will be taken progressively in terms of what VIA fundamentally undertakes as its operating responsibility on behalf of CN-CP which will retain the legal responsibility to actually provide service on those particular sections of rail. There are some which we already know are certain to be retained; there is no question about them—particularly, for instance, the corridor services, Windsor, Quebec City. Those may be open to transfer to VIA at a relatively early date. For many of the others it does depend upon the decision of the Canadian Transport Commission's recommending which route should be retained into the future.

Now, I should immediately say that the new management of VIA, which is just now getting into place, may well have discussions with CN-CP about the way in which current CN-CP rail passenger services may be handled in the interim, with a good deal of VIA input and supervision because of the need to get, in effect, one management in place over the whole passenger service, even though the financial responsibility is totally that of CN-CP, and not VIA. Those are the possibilities that exist.

For the Atlantic I understand that the CTC is intending to have hearings in April, approximately. Also, following those hearings it would produce a report.

Mr. Harquail: Notwithstanding responses to questions last year when you appeared before the Committee, when you unveiled the plans for some of these changes, and now specifically with respect to VIA, you indicated that in the existing passenger service between Halifax-Montreal and Montreal-Halifax you did not see any change. Do you have to await the

[*Interprétation*]

M. Forrestall: Y aura-t-il une part de ces $240 millions de dollars qui sera consacrée au service transcontinental sous Via Rail?

M. Lang: Oui.

M. Forrestall: Est-ce que ce montant pourra couvrir le transfert des fonds de pension de retraite, par exemple?

M. Lang: De façon générale, nous voulons que les arrangements contractuels entre VIA et le CN-CP tiennent compte des avantages marginaux des employés sous le CN-CP, ainsi que des obligations du CN-CP relativement à un service voyageurs. Il y a un arrangement qui permet le transfert de ces obligations à VIA.

M. Forrestall: Où sera situé le siège social de la compagnie?

M. Lang: À Montréal.

M. Forrestall: Puis-je avoir un second tour?

Le président: Certainement. Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le ministre, toujours à propos de la création de cette compagnie, VIA, vous avez dit que son siège social devait se trouver à Montréal. Pouvez-vous donner au Comité une idée de l'échéancier pour ce qui est de la prise en charge par la nouvelle administration et pouvez-vous indiquer comment la région de l'Atlantique et les autres régions du pays seront touchées?

M. Lang: Les décisions concernant les opérations seront prises au fur et à mesure où VIA assumera ses responsabilités pour le CN-CP, lequel gardera la fonction d'assurer le service lui-même sur ses lignes. Il y a des itinéraires qui seront définitivement maintenus; par exemple il n'est pas question d'abandonner le corridor Windsor-Québec. Soit dit en passant, pour cet itinéraire, le transfert à VIA se fera assez tôt. En ce qui concerne les autres itinéraires, tout dépendra de la décision de la Commission des Transports du Canada et de ses recommandations.

J'ajoute que la nouvelle direction de VIA, qui est mise en place actuellement, pourra tenir des discussions avec le CN-CP sur la façon dont son service-voyageurs actuel doit être exploité; VIA pourra participer aux décisions et exercer une certaine surveillance puisqu'il sera nécessaire d'avoir une direction pour tout le service voyageurs, même si au départ la responsabilité financière appartiendra totalement au CN-CP, et non pas à VIA. Voilà donc quelles sont les possibilités.

En ce qui concerne la région de l'Atlantique, je pense que la CTC projette de tenir des audiences à ce sujet en avril. Tout de suite après ces audiences un rapport sera présenté.

M. Harquail: Nonobstant les réponses que vous avez données aux questions du Comité lorsque vous avez comparu l'année dernière, au moment où vous avez dévoilé les plans pour certains des changements qui se produisent aujourd'hui, plus précisément en ce qui concerne VIA, vous avez déclaré qu'il n'y aurait pas de changement dans le service-voyageurs

[*Text*]

results of those hearings before you can tell us what your position is in respect of passenger service on that line?

Mr. Lang: I think the most I might have said at that time is that I foresaw a service being maintained between Montreal and the Atlantic Coast—Halifax. The present position is that we will await the recommendations of the CTC, even though the four Atlantic governments and ourselves have agreed on presenting to the CTC an analysis of some of the cost implications of various solutions. But we will await the CTC's procedures, as legally we really must in any case before any services are discontinued, and also because that is an ideal opportunity for the public to have a presentation of view point.

Mr. Harquail: Notwithstanding that, can you give you any assurances from knowledge you now have that you do not anticipate any, not cutback, but any complete elimination of passenger service between Halifax and Montreal?

Mr. Lang: I see that as very likely being the principal one being maintained. How far the actual recommendation of CTC goes, of course I would not want to predict. The study in question, which I referred to as the five governments putting forward does show the very significant costs if rail passenger services essentially located on one particular line between Montreal and Halifax, with the other areas being served better by improved combinations of bus or bus and air service.

• 2030

Mr. Harquail: Again, notwithstanding the outcome of the CTC hearings, what do you see in the discussions in the planning and in the budgets for road-beds and equipment on that run between Montreal and Halifax?

Mr. Forrestall: Zero.

Mr. Lang: A good deal may depend upon the money that is available in savings from rail passenger transportation, but also money which may be available because of agreements we have reached on better directing freight subsidies in the Atlantic and making sure that we do not spend on freight subsidies any money that could be better spent elsewhere in the Atlantic, and particularly on such things as highway construction. We are looking at the details of that, and I will have proposals before my colleagues before long with regard to the specifics of how much of that should be done and what other money may be required.

Mr. Harquail: I would also like to take the opportunity of this hearing this evening to try to obtain from you, Mr. Minister, some indication as to the results of questions that were again placed before you concerning the Chaleurs area, the Gaspe northern tip of New Brunswick, about the maintaining of its present position in terms of the administration that it has there now. You will recall that last year there was concern

[*Interpretation*]

Halifax-Montréal et Montréal-Halifax. Devez-vous maintenant attendre le résultat de ces audiences dont vous avez parlé pour nous dire ce qu'il en est au sujet du service voyageurs sur cette ligne?

M. Lang: Tout ce que j'ai pu dire à ce moment-là c'est que je prévoyais que le service entre Montréal et la côte atlantique et plus précisément Halifax serait maintenu. Notre attitude maintenant consiste à attendre les recommandations de la CTC, même si les quatre gouvernements de la région de l'Atlantique et nous-mêmes avons convenu de présenter à la CTC une analyse de certains des coûts inhérents à diverses solutions proposées. Il nous faut de toute façon attendre la fin des audiences de la CTC, nous y sommes tenus légalement, avant de mettre fin à un service quel qu'il soit. Il y a aussi le fait que c'est la meilleure occasion pour le public de présenter son point de vue.

M. Harquail: En dépit de cette situation, êtes-vous en mesure, d'après les renseignements que vous avez déjà, d'indiquer que le service voyageurs entre Halifax et Montréal ne sera pas complètement supprimé, et je ne parle pas ici de réduction?

M. Lang: Je prévois que ce sera l'un des principaux itinéraires qui seront maintenus. Pour ce qui est de la recommandation de la CTC elle-même, je ne suis pas en mesure de dire quoi que ce soit. L'étude dont j'ai fait état tout à l'heure impliquant les 5 gouvernements, prévoit que le maintien du service-voyageurs Montréal-Halifax coûtera assez cher, les régions avoisinantes étant desservies par de meilleurs services d'autocars et d'avions.

M. Harquail: Mais si l'on met de côté les recommandations de la CTC et à la suite des audiences qu'elle tiendra, peut-on s'attendre que dans les discussions, dans les plans et les budgets, il y a quelque chose de prévu pour l'amélioration des voies et du matériel sur la ligne Montréal-Halifax?

M. Forrestall: Rien.

M. Lang: Tout dépend des économies qui peuvent être réalisées dans le service-voyageurs et des fonds qui pourraient être disponibles dans les ententes que nous avons conclues concernant une meilleure répartition des subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique; il s'agit de s'assurer que les subventions au transport des marchandises ne peuvent pas être mieux employées ailleurs dans la région Atlantique, surtout pour la construction de routes. Nous en sommes encore à examiner les détails de l'opération; j'aurais des propositions à faire à mes collègues avant longtemps sur les mesures précises qui seront prises et sur les crédits supplémentaires qui seront requis.

M. Harquail: Je profite de la réunion de ce soir pour vous demander une fois de plus, monsieur le ministre, des réponses aux questions qui vous ont été posées au sujet de la région de la Baie des Chaleurs, de la partie nord du Nouveau-Brunswick et tout ce qui touche à la Gaspésie, pour ce qui est du maintien de cette région comme région administrative. Vous vous souviendrez qu'il y a eu des mutations de personnel à partir de

[*Texte*]

because they were tranferring some people out of there, and now there are considerations about the St. Lawrence Region versus the Atlantic Region as to how the whole Gaspe area in the northern part of New Brunswick will be administered in the future. Can you tell the Committee something this evening as to the present status of that?

Mr. Lang: I have not received a report on that after Mr. Harquail's inquiry of me, Mr. Chairman. I could try to get that directly for him soon, or of course there will be an opportunity for him to question witnesses who have direct knowledge of that in several weeks.

Mr. Harquail: I would appreciate that very much, Mr. Minister. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. With regard to 52d, Section (c), states:

> (c) to authorize the Minister subject to such terms and conditions as the Governor in Council may prescribe by regulations
>
> (1) to enter into a contract with VIA Rail Canada Inc. with respect to
>
> (a) the provision, management, or the operation of selected rail passenger services in such a manner as to improve efficiency, effectiveness and economy in rail passenger services in Canada;

I wonder if the Minister could explain to us how he is going to improve the efficiency and effectiveness when it has been common knowledge over the last number of years that both railroads have not really been interested in passenger services. It is freight they have been interested in. Do you have their assurances that they are now going to co-operate with you to make rail travel attractive to Canadians, and just how are you going to accomplish this, Mr. Minister?

Mr. Lang: Mr. Chairman, part of the policy statement of a year ago indicated our view that the system which had been created in the past, whereby only a portion of losses in services which railways were directed to maintain was being paid for by the Treasury and another portion of those losses was borne by the railways, was a system which promoted and assisted the tendency towards deterioration of service. We agreed as a matter of policy, therefore, to change that approach and to move over progressively to a situation where, when we were insisting on a railway maintaining a service, we would see that railway as requiring adequate money for that service, and the part that could not reasonably be expected to be obtained from passengers would therefore be paid to the railway out of general revenue. Our objective will be to create contractual arrangements, the details of which are not completely refined at this point, which will give incentives to the railways to perform well. That will be the basic objective in the new system. In short, part of the reason for the preference of freight over passenger service by the railways in the past was

[*Interprétation*]

cette région l'année dernière et que ces mutations avaient suscité beaucoup d'inquiétude. Maintenant il est question d'une région du Saint-Laurent par rapport à une de l'Atlantique, ce qui laisse cette partie du Nouveau-Brunswick touchant à la Gaspésie dans le noir pour ce qui est de son administration future. Pouvez-vous indiquer au Comité ce soir quel doit être le statut de ce secteur?

M. Lang: Monsieur le président, je n'ai pas encore reçu le rapport que j'ai demandé à la suite de la question de M. Harquail. Je peux continuer d'essayer de l'obtenir pour lui ou il peut poser la question directement aux témoins qui auront ce renseignement, je crois, dans quelques semaines.

M. Harquail: Je vous en serais reconnaissant, monsieur le ministre. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: En ce qui concerne le crédit 52(d), le paragraphe (c) prévoit ce qui suit:

> . . . (c) sous réserve des conditions que le gouverneur en conseil doit prescrire par voie de règlement, pour autoriser le ministre
>
> (i) à conclure un marché avec VIA Rail Canada incorporée, relativement
>
> *a*) à la fourniture, la gestion ou l'exploitation de certains services de transport ferroviaire de passagers, de manière à améliorer le rendement, l'économie et l'efficacité des services de transport ferroviaire de passagers au Canada.

Je me demande bien comment le ministre pourra améliorer le rendement et l'efficacité du service-voyageurs quand tout le monde sait que depuis des années les deux compagnies de chemins de fer ne s'y intéressent plus. Seul le transport des marchandises les intéresse. Avez-vous reçu des garanties de la part des compagnies de chemins de fer qu'elles vont réellement essayer d'attirer des voyageurs et comment entendez-vous procéder pour y arriver?

M. Lang: Monsieur le président, dans l'exposé de la politique du gouvernement il y a un an, il était indiqué que le système adopté dans le passé, voulant qu'une part du déficit occasionné par le service des voyageurs soit assumée par le Trésor et une autre revienne aux compagnies de chemins de fer, avait contribué à la détérioration du service. Nous avons donc décidé de mettre fin aux politiques et d'en venir peu à peu, lorsque nous demandons aux compagnies de chemins de fer de maintenir un certain service, à les indemniser pour ce faire; la part qui ne peut raisonnablement être assumée par les voyageurs est remboursée aux chemins de fer par le Trésor. Nous voulons en venir à ce que les arrangements contractuels, qui ne sont pas encore arrêtés, inciteront les compagnies de chemins de fer à s'acquitter convenablement de leur tâche. Ce sera le but visé dans le nouveau système. En résumé, une partie de la raison pour laquelle les compagnies de chemins de fer préféreraient le transport des marchandises au transport des voyageurs dans le passé était que l'un permettait de réaliser des profits tandis que l'autre travaillait à perte. Maintenant il n'y aura plus de raison de préférer l'un à l'autre.

[*Text*]

that they were preferring a revenue maker over a loser, and that disincentive will have been eliminated.

• 2035

Mr. McKenzie: You are going to give them cash incentives. Have you sat down and discussed this with them? Is there going to be a change of attitude with the railroads now? Do they feel they can encourage rail transport once again? The last time I was on the main line—it was from Winnipeg to Ottawa a number of years ago—I never had such a roller-coaster ride in my life.

I do not think they have really been improving the main lines that much. Is this part of the program to improve the main lines so that you have a smooth ride? Just how are they going to encourage people to use the train agan? Do they plan an extensive and expensive advertising campaign to encourage people to use the trains again?

Mr. Lang: I am not here going to try to second-guess the management of VIA Rail Canada, but I would certainly be surprised if they did not resort to advertising. Indeed, I rather think we may be able to be of some help in maing sure that the public is aware of the advantages of different methods of travel as we particularly encourage them to move from automobiles to train over medium and shorter haul distances in order to have the advantage of the energy savings that are possible by rail.

I would expect the corporation to use a good number of these incentives. In their contracts with the railways they may well be obtaining specific improvements in rail bed as well as other related things such as signalling and switching and so on. In addition, of course, we do see them progressively moving towards equipment that is superior to current equipment and, of course, the first sets of that equipment are now in the process of being ordered. That is to say, the bids from four companies have been received and are being evaluated in these next two months with a view to placing orders for the first of what should be far better equipment in terms of providing a good ride.

Mr. McKenzie: Do you have the dollar figure on what it is going to cost to buy all this new equipment to improve the road beds and the signalling system? How long is that going to take? It sounds like quite a lengthy program. I think you will be running into years. Do you have a figure on how many years it is going to take to build up the road beds and all the other methods that you mentioned, and advertising? You say in about three or four years you hope that people will start using the trains. Just what is the dollar figure that will have to be spent on this complete program?

Mr. Lang: I do not have a dollar figure at this point, and of course that itself will depend in good part on the decisions following the Canadian Transport Commission hearings and recommendations as to which passenger lines and what type of service are to be retained. The time period of course for accomplishing all of this will no doubt be quite long. But what I expect is some very significant improvement on principal routes after approximately two or three years. We will begin to

[*Interpretation*]

M. McKenzie: Très bien, vous allez leur donner des stimulants sous forme de subventions mais en avez-vous discuté avec les compagnies? Sont-elles prêtes à changer leur attitude? Croient-elles pouvoir se remettre au transport des voyageurs? La dernière fois que j'ai pris le train sur une grande ligne, c'était le trajet Winnipeg/Ottawa il y a quelques années, je ne me suis jamais fait tant secouer de ma vie.

Je ne crois pas que les compagnies aient amélioré les grandes lignes à ce point. En est-il question maintenant, est-il question d'améliorer le confort? Comment compte-t-on encourager les gens à prendre de nouveau le train? Y a-t-on lancer à grands frais une campagne de publicité pour inciter les gens à prendre le train?

M. Lang: Je ne veux pas ici parler pour la direction de VIA Rail Canada, mais je serais surpris qu'elle ne fasse pas appel à la publicité. Nous pouvons certainement apporter notre contribution, en tant que gouvernement, en nous assurant qu'elle publie quels sont les moyens de transport qui s'offrent à lui en vue de lui faire abandonner l'automobile et prendre le train sur les courtes et moyennes distances afin d'économiser nos ressources énergétiques.

Je suppose que la compagnie utilisera ces moyens. Dans ces contrats avec les chemins de fer, elle prévoira certainement des améliorations aux voies ainsi qu'aux systèmes comme la signalisation et les manœuvres. Nous nous attendons aussi à ce que le matériel soit modernisé, les premières commandes de nouveau matériel ont déjà été passées, plus exactement, les offres de 4 entreprises ont été reçues et elles seront examinées au cours des deux prochains mois. Les commandes suivront, le matériel sera de loin meilleur et offrira un excellent confort.

M. McKenzie: Avez-vous des chiffres pour ce qui est des coûts de ce nouveau matériel, des améliorations aux voies et aux systèmes de signalisation? Et combien de temps faudra-t-il? Il semble que ce soit un programme d'envergure. Il faudra des années. Savez-vous combien d'années il faudra pour refaire les voies, pour apporter les autres améliorations nécessaires et pour mener cette campagne de publicité? Vous avez dit qu'il faudrait compter 3 ou 4 ans avant que les gens reviennent au train. Également, combien pourra coûter en tout le programme?

M. Lang: Je n'ai pas encore les chiffres puisqu'il faudra attendre la fin des audiences de la Commission des transports du Canada ainsi que ses recommandations quant aux itinéraires des autres services qui doivent être maintenus. Il est évident qu'il faudra pas mal de temps pour arriver aux résultats escomptés. Je m'attends cependant à ce qu'il y ait des améliorations sensibles sur les principales lignes d'ici 2 ou 3 ans. D'ailleurs, les améliorations se feront sentir presque tout

[*Texte*]

see the improvements, I hope, almost right away with improved furnishings and furbishings of existing equipment.

Mr. McKenzie: Are these moneys going to be provided by the federal government from the treasury, or will any of the CNR subsidiaries have to contribute towards these improvements? Has there been a breakdown as to where all this money is to come from?

Mr. Lang: The passenger services money will essentially come from revenues generated from passenger service, plus an addition from the treasury. Of course, capital sums may be generated out of borrowings or in other contractual forms. With contracts with the CN and CP we will be wanting to make very clear that the benefits to freight services which are involved in any improvements are properly borne by the freight services and not by the passenger services or by the taxpayer.

Mr. McKenzie: I notice that in the United States Amtrak is currently costing the taxpayers there about $400 million per year, with some estimates doubling that over the next few years. Now, is VIA Canada going to be faced with the same cost increases and demands on the taxpayers? It sounds to me like this is going to be a tremendous gamble and, if it does not even partially pay off, there are going to be hundreds of millions of dollars lost to us.

Mr. Lang: It is, first of all, a reasonable gamble on rail passenger service and its attractiveness. Secondly, we start in a far better position than AMTRAK started because we have a rather more rail passenger-minded population. With only one tenth of the population, we have had one third of the number of passengers in recent years on rail. So we start with that advantage. Thirdly, the context you must have in this is that if we did nothing, if we just kept going the way we have been going, paying only 80 per cent of the subsidies on the existing passenger lines, we forecast that we would be losing about $400 million by about 1980. Our objective, with all the improvements, albeit with the elimination of some of the most costly unused services, is that we will be spending a very significant amount less than that, with this changeover.

Mr. McKenzie: Do I have any time left?

The Chairman: One more question.

Mr. McKenzie: In your negotiations with the two railroads, Mr. Lang, did they say they felt confident they could make this program work? Are they prepared to take up the challenge? Do they realize what they are getting into? It is a tremendous responsibility to do what you are proposing through VIA Canada. Are you convinced that they are prepared to take on this challenge?

Mr. Lang: Yes, I think they are. I think they are fully ready to co-operate with this arrangement and to honestly try to help make it work.

Mr. McKenzie: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. McCain is next.

[*Interprétation*]

de suite avec le nouveau matériel et la remise en état du matériel existant.

M. McKenzie: Le gouvernement fédéral paiera-t-il tous les frais ou des filiales du CN seront-elles appelées à contribuer à ces améliorations? A-t-on pu déterminer à ce stade-ci d'où viendra l'argent?

M. Lang: Les fonds nécessaires à l'amélioration du service voyageur viendront des revenus qui seront réalisés par ce service, plus l'apport du Trésor. Évidemment, les fonds nécessaires pour les immobilisations pourront être obtenus au moyen d'emprunts ou sous d'autres formes. Dans nos contrats avec le CN et le CP, nous veillerons à ce que la part de ces améliorations qui proviendra du transport des marchandises soit assumée par ce service et non pas par le service voyageurs ou le contribuable.

M. McKenzie: Je constate qu'aux États-Unis Amtrak coûte actuellement 400 millions de dollars par an aux contribuables. Il risque de coûter, selon les prévisions, le double au cours des prochaines années. Est-ce qu'il en coûtera autant aux contribuables canadiens pour VIA Canada? Les augmentations seront-elles les mêmes à l'avenir? Il me semble que c'est un risque immense qu'on prend, et si cela ne rapporte pas un jour, il y aura des centaines de millions de dollars de pertes.

M. Lang: C'est un risque raisonnable visant à ramener dans la faveur du public le transport des voyageurs par chemin de fer. Il y a aussi le fait que nous sommes en bien meilleure posture que AMTRAK pour commencer parce que nous avons une population bien mieux familiarisée avec le train que celle des États-Unis. Nous avons seulement le dixième de sa population, mais nous comptons le tiers du nombre de voyageurs dans ce pays depuis quelques années. Nous avons cet avantage au départ. Enfin, si nous continuons de la façon que nous le faisons maintenant, si nous continuons à payer 80 p. 100 des frais pour le service-voyageurs actuel, nous prévoyons avoir des dépenses de l'ordre de 4 millions de dollars d'ici 1980. Nous voulons en arriver, avec toutes ces améliorations, quitte à éliminer certains services parmi les plus onéreux et les moins utilisés, à consacrer un montant beaucoup moindre au système.

M. McKenzie: Ai-je encore du temps?

Le président: Pour une question.

M. McKenzie: Dans vos négociations avec les deux compagnies de chemin de fer, monsieur Lang, ont-elles indiqué qu'elles croyaient pouvoir mener le programme à bon terme? Sont-elles prêtes à relever le défi? Savent-elles à quoi elles s'engagent? C'est toute une entreprise que celle que vous proposez pour VIA Canada. Les compagnies de chemin de fer sont-elles capables de la mener à bien?

M. Lang: Je le pense. Je crois qu'elles sont prêtes à faire leur part et à essayer de faire de l'entreprise un succès.

M. McKenzie: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

C'est à M. McCain.

[*Text*]

Mr. McCain: Mr. Chairman, is this corporation, VIA Canada, going to take over the management and operation of trains, or do I understand that they are going to contract the trains with the existing rail structure?

Mr. Lang: They will probably have the central operation of dedicated facilities and will have employees who are dedicated to passenger service. In other words, where there are actually men and women working on passenger trains only, that will likely be found within the VIA corporation. The actual movement of those trains, however, over the various tracks of railroad will be expected to be the subject of a contract with those railroads.

Mr. McCain: You are going to have hearings of the Transportation Commission in the Atlantic area in respect to continuation or discontinuation of certain services. Now, are these hearings going to say, abandon a route, or are they going to take the whole package and rationalize the operation? I am wondering, in view of the creation of VIA Canada, if these hearings are intended to have exactly the same impact as an ordinary hearing would, to simply abandon a particular route.

Mr. Lang: I think the word "rationalize" or indicate where services are to be maintained is probably the better way of describing it. Technically speaking, the applications are before the commission under the railways' application to discontinue, and we anticipate the commission indicating which services must be continued as well as also indicating which ones perhaps need not be. We have already indicated, as a matter of policy, that where service is to be continued under those circumstances, we will want to see it improved and upgraded, and we will want to eliminate the disincentives of the past whereby only a portion of the loss rather than the whole loss was borne by the taxpayers.

Mr. McCain: Will you have control of scheduling? For instance, scheduled trains of the CP, CN passenger service are often, it appears, intended to/discombobulate the plans of any passenger who might want to move by rail. Now, do you intend to step in and rationalize this? For instance, it used to be, if you came up the DAR and wanted to go on across Canada, that you waited four hours in Windsor Junction, just outside Halifax, from 2.00 a.m. till 6.00 a.m., if I remember correctly. And it was a miserable situation. That was intended to discourage the exchange of passengers between CP and CN. Are you going to rationalize the service to the point that if there are passenger trains they shall connect and they shall be convenient?

Mr. Lang: Yes, I certainly will expect that, really, of VIA rail management. First of all, the particular difficulty of any jealousy between one rail and another will have disappeared because VIA rail will be managing and operating both sets, all of the rail passenger service that remains on the principal lines.

I will want to see VIA Canada look at all forms of transportation and the maximum convenience to passengers, including even the scheduling of buses. And we will expect co-operation

[*Interpretation*]

M. McCain: Monsieur le président, cette nouvelle compagnie VIA Canada, va-t-elle prendre en mains la direction et l'exploitation des chemins de fer, ou va-t-elle plutôt louer les trains par contrat des compagnies existantes?

M. Lang: Elle aura la charge des installations centrales nécessaires et des employés qui travailleront au service-voyageurs. En d'autres termes, VIA prendra la charge des hommes et des femmes qui travaillent exclusivement à bord des trains de voyageurs à l'heure actuelle. Le mouvement lui-même des trains sur les voies fera l'objet de contrats avec les compagnies de chemin de fer.

M. McCain: Il va bientôt y avoir des audiences de la Commission canadienne des transports dans la région de l'Atlantique concernant le maintien ou l'abandon de certains services. Lors de ces audiences, sera-t-il question simplement d'abandonner certains trajets ou examinera-t-on la situation globalement en vue d'en arriver à rationaliser tout le système? Vu la création de VIA Canada, je me demande si ces audiences auront la même signification, si elles continueront de porter uniquement sur l'abandon de certains itinéraires.

M. Lang: Je pense qu'on peut certainement parler de rationalisation pour décrire le processus. Du point de vue strictement technique, les demandes devant la Commission visent la désaffectation de certaines lignes. Et c'est à la Commission de décider des services qui doivent être maintenus et de ceux qui peuvent être abandonnés. En ce qui nous concerne, nous avons établi comme politique que si les services doivent être maintenus à la suite de décisions de la Commission, ils doivent être améliorés. Et nous voulons éviter de décourager les compagnies de chemin de fer comme dans le passé en ne remboursant qu'une partie des déficits plutôt que tous les déficits.

M. McCain: Aurez-vous droit de regard sur les horaires? Par exemple, les horaires des trains de voyageurs du CP et du CN semblent être conçus de façon à ruiner tous les plans des voyageurs. Avez-vous l'intention de remédier à cette situation? Autrefois, lorsque vous veniez par le DAR et que vous vouliez faire la correspondance avec un transcanadien, vous deviez attendre quatre heures à Windsor Junction, un peu en dehors d'Halifax, soit de deux à six heures du matin. C'était vraiment pitoyable. Il est évident que c'était fait pour éviter les correspondances entre des trains de voyageurs du CP et du CN. Allez-vous rationaliser les services de façon qu'il y ait des correspondances entre les trains de voyageurs pour la commodité de ces derniers?

M. Lang: C'est ce que nous nous proposons de faire, par l'intermédiaire de la direction de Via Rail. Tout d'abord, les rivalités qui auraient pu exister entre les deux compagnies disparaîtront puisque Via Rail en assurera la gestion, ainsi que celle de tous les services-voyageurs maintenus sur les grandes lignes.

Je souhaite que Via Rail Canada envisage tous les moyens de transport possibles, veille à assurer le maximum de confort aux voyageurs, et tienne compte également des horaires des

[*Texte*]

with the provinces in trying to work towards reasonable solutions to problems like that.

Mr. McCain: Then you are going to try to direct buses to railroad stations where they can convey their passengers to rail service?

Mr. Lang: I am not sure I would want to put it that way as distinct from sometimes being put the other way as well. I simply say that between the provinces, who generally have the jurisdiction over the buses, and ourselves, we should try to find schedules which bring into accord the way buses and rail operate.

Mr. McCain: Yes, but they have got to have the same passenger terminals. If you are going to go by bus, we will say, from Sussex to Saint John to take the rail to go to Montreal, or from Sussex to Moncton to take the rail to go to Montreal, then you do not want to get left 20 blocks away and hire a taxi. Are you going to ask for that kind of rationalization of road-rail transport?

Mr. Lang: Yes, I will be looking for that wherever it is reasonably feasible, given the physical limitations.

Mr. McCain: The jurisdiction, then, of the hearings for passenger service that are intended in the Atlantic area will be to, say, desist; it will not, say, rationalize or it will not make recommendations of a series of connecting services which might stay in place.

Mr. Lang: Technically speaking, it may allow certain discontinuances and it may order certain continuances. How effectively the continued services run is really the responsibility of VIA Canada working with the railways.

Mr. McCain: All right, but in this case it seems to me that you are going to have to make new contracts. Why have these hearings at all for the moment? Why not rationalize the service and say this, this and this may be cut out but service shall remain between Moncton and Saint John Halifax set-up, Montreal, and then rationalize those so that they make common sense to travellers? Or that there shall be a line up the DAR. I do not know if there still is a little passenger service there, is there not, Mike?

Are you going to say, "Take that off," or are you going to say, "Let us try to rationalize this with continued service and bring it to the same station, for instance?" Are you going to have the capability of one passenger train going over the other guy's lines to make it convenient or are we still going to have the conflict?

Mr. Lang: No, we have eliminated the conflict by creating VIA Canada and contractual arrangements with the railways. We expect to see some services which are continuous, which go over CN and then CP and then CN lines, or vice versa, over any particular area where that is the most desirable way of providing a service.

We gave a broad indication at the time of the announcement of our policy that we believe, in terms of the cross-Canada

[*Interprétation*]

autocars. Nous espérons que les provinces feront preuve de collaboration afin que nous puissions résoudre ce problème de façon raisonnable.

M. McCain: Voulez-vous dire que vous créerez une navette d'autobus vers les gares, afin que les usagers des chemins de fer puissent les emprunter?

M. Lang: Je me demande s'il est nécessaire de formuler aussi clairement la question. J'ai dit simplement qu'étant donné que les autocars relèvent des provinces, nous devrions nous efforcer, en collaboration avec celles-ci, d'établir des horaires permettant des correspondances entre les autocars et les trains.

M. McCain: Mais il faudra qu'ils desservent les mêmes gares. Si je veux aller en autocar de Sussex à Saint-Jean ou de Sussex à Moncton, pour y prendre le train de Montréal, je veux être sûr que l'autocar ne me laissera pas à vingt rues de la gare, m'obligeant à prendre un taxi. Proposez-vous pareille amélioration du service rail-route?

M. Lang: Oui, je ferai tout ce qui est en mon pouvoir.

M. McCain: Les audiences relatives aux services-voyageurs qu'on prévoyait mettre en place dans la région atlantique, cesseront d'avoir un pouvoir de compétence. Elles ne pourront plus «rationaliser» ni présenter de recommandations à propos d'une série de lignes de correspondance qui pourraient rester en place.

M. Lang: Techniquement parlant, certaines lignes devront être désaffectées tandis que d'autres seront maintenues. C'est en fait Via Canada, en collaboration avec les sociétés ferroviaires, qui sera responsable de la gestion efficace des lignes maintenues.

M. McCain: D'accord, mais en ce cas, il me semble que vous devrez signer de nouveaux contrats. Quelle est la raison d'être des audiences qui se tiennent actuellement? Pourquoi ne pas rationaliser les services en abandonnant telle et telle ligne, mais en gardant telle autre entre Moncton et Saint-Jean, ainsi que le réseau d'Halifax et celui de Montréal, et finalement en rationalisant ces derniers pour la commodité des voyageurs? J'ignore même s'il existe encore là-bas un service de voyageurs. Est-ce que vous le savez Mike?

Allez-vous leur demander d'abandonner telle et telle ligne ou bien allez-vous nous dire: «maintenons cette ligne et efforçons-nous de mettre de l'ordre dans le système en utilisant une seule et même gare par exemple?» Un train de voyageurs pourrait-il emprunter les voies ferrées d'une autre compagnie pour simplifier les choses, ou bien le conflit va-t-il persister?

M. Lang: Nous avons éliminé ce conflit en créant Via Canada et en instaurant des arrangements contractuels avec les compagnies ferroviaires. Certains trains emprunteront alternativement les voies ferrées de CN et CP, afin de rendre le maximum de services aux régions.

Lorsque nus avons annoncé notre politique, nous avons fait savoir que nous comptions maintenir au moins une ligne de

[*Text*]

service, apart from other services therefore, at least one service from Atlantic to Pacific should be maintained. Beyond that, it was a question for the Commission to look at and make its own specific recommendations.

We have, in addition, with the Atlantic provinces had a study on the various cost implications of various forms of rationalization, discontinuances and so on. And that study will be put before the Canadian Transport Commission for what assistance it can be. The Canadian Transport Commission will then make its recommendations in forms of approvals of application to disallow or of orders to continue operations.

Mr. McCain: All right. In Ottawa you have arranged a common passenger station for CP and CN, correct? If there are CP passenger services and CN passenger services going into the city of Moncton, shall they use a common station?

Mr. Lang: Yes, I would expect that VIA rail would, as soon as it could, work out the actual track arrangements to make that possible to see that that was done.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Condon.

Mr. Condon: Thank you, Mr. Chairman. I have a few questions here I would like verified. Mr. Minister, you talk about a cost of using the rails with VIA Rail over the present tracks that we have now available. How will you decide what the costs are on that trackage basis from year to year?

• 2050

Mr. Lang: Well, that is a matter that will be, first of all, negotiated between VIA Rail and the railways in terms really of analysing costs and proper attribution of those costs to one use and other uses. It is not a simple matter; it is a very complex one and we may well have to have the expertise, for instance, of the Canadian Transport Commission costing people to help settle arguments if there are disputes in reaching agreement.

Mr. Condon: I would assume, going into this VIA Rail, let us assume between Montreal and Toronto, you would raise the speeds of the passenger trains, not only between Montreal and Toronto but also in other areas to compete with the car traffic, which I assume you are attempting to do. I wonder who would pay for that. How would that be allocated on a rail service? You have passenger service, maybe possibly going 100 or 110 miles an hour—very light trains you propose—plus on the other hand using the same rails you have freight, very heavy freight on many occasions, more wear and tear. I wonder how you would sit down and allocate that?

Mr. Lang: Each of those items will have to be examined in its own because each one raises quite different questions. There may be some improvements which are clearly of advantage to all traffic using the rail route and therefore would have to be distributed or allocated to both or all services using that route. There may be some others which would be clearly and totally passenger related. If, for instance, one were attempting

[*Interpretation*]

l'Atlantique au Pacifique, en plus des autres lignes existantes. En outre, c'est un domaine que la Commission devait étudier afin de faire des recommandations précises.

Nous avons de plus, en collaboration avec les provinces atlantiques, entrepris une étude sur les coût des diverses méthodes de rationalisation, abandon de certaines lignes etc. Cette étude sera présentée à la Commission canadienne des transports qui en jugera les résultats. Cette dernière fera par la suite des recommandations et approuvera les demandes de sésaffectation de certaines lignes ou les ordonnances de maintien d'autres lignes.

M. McCain: D'accord. A Ottawa, il n'y a qu'une gare de voyageurs pour desservir à la fois CP et CN. Est-ce exact? Si les services de voyageurs de Cn et CP desservent la ville de Moncton, pensez-vous qu'il faille envisager la création d'une gare commune?

M. Lang: Oui, Via Rail étudiera le plus tôt possible et à cette fin, les arrangements existants sur les voies ferrées.

Le président: Merci monsieur McCain. Monsieur Condon.

M. Condon: Merci monsieur le président. Je voudrais poser quelques questions afin de vérifier l'exactitude de mes renseignements. Monsieur le ministre, vous parlez des coûts afférents à l'utilisation par VIA Rail des voies ferrées actuellement disponibles. Comment pourrez-vous calculer ces coût d'une année à l'autre?

M. Lang: Cette question fera tout d'abord l'objet de négociations entre VIA Rail et les compagnies ferroviaires afin d'analyser les coûts et de les affecter de façon adéquate aux diverses utilisations des voies ferrées. Ce n'est pas simple. Nous devrns nous adresser à des experts de la Commission canadienne des transports, par exemple, afin qu'ils agissent comme médiateurs en cas de cnflit.

M. Condon: En supposant que VIA Rail assure la liaison Montréal-Toronto, vous devrez augmenter la vitesse des autres trains de passagers, et pas simplement de celui qui assure la liaison Montréal-Toronto, afin de concurrencer la circulation automobile, ce que, j'imagine, est votre objectif. Je me demande qui paiera ces améliorations. D'où viendront les crédits affectés à cette fin? D'une part vous proposez d'utiliser des trains très légers susceptibles de rouler à 100 ou 110 milles à l'heure, mais d'autre part des trains de marchandises très lourds roulent sur les mêmes voies, ce qui risque d'accélérer la détérioration des voies. Comment envisagez-vous d'affecter ces crédits?

M. Lang: Chaque poste budgétaire devra être étudié isolément car il pose des questions tout à fait différentes. Il est évident que tous les usagers du service rail-route tireront avantage des améliorations que nous nous proposons d'apporter, et les coûts seront donc répartis entre tous les usagers de ce service. Certains coûts seront sans doute plus directement liés aux voyageurs. Par exemple, si on s'efforce de mettre au point

[*Texte*]

to develop a signalling and grade protection system that allowed for trains to pass at much higher speeds than is required for freight operation, you might need indeed a second signalling system to be operated by passenger services. This is a hypothetical example. That would be a clear passenger-related cost and would be no doubt contained in the contract between the railway in question and VIA Rail Canada as one that was part of its passenger operation.

Mr. Condon: My next question, Mr. Chairman, to the Minister, is maybe a little different.

I am going to put him in a position as the manager or president of a big company, and he has a choice when he knows on this particular rail line that he has maybe millions and millions of dollars going through for the freight train and a passenger train with a lot less money involved. Now, there is a choice to make here. He owns the rails; he has the choice of getting his own freight train through or getting a passenger train through. Now, assuming that he was the president of the company or dispatcher and there was a choice between the two, I wonder what choice he would make.

Mr. Lang: Well, in the past, because the passenger service tended to be a money loser for him, I think there was a tendency, and certainly a perceived one, to favour the freight in those circumstances, which was a revenue paying operation. Under the new system, we expect, from the point of view of the railroad, both of them to be remunerative operations or operations that pay. We anticipate the possibility of a contract that VIA Rail will have with the railways to actually contain stipulated on-time performances and perhaps penalties and benefits depending upon the actual performance of the other railway management.

We have some significant leverage to tend to assure that those contracts are reasonable because the legal obligation to provide service over that stretch of track will remain with the CN and CP even though it is being managed by VIA Rail Canada.

Mr. Condon: Mr. Chairman, what the Minister is really saying is that it is going to be similar to the rail they have in the States where they run those Florida specials, that you will be on there for a certain period of time and with the proper trackage, if you run over that period of time, VIA could be penalized.

Mr. Lang: Well, the railway pulling the train could be penalized: the CN or CP.

• 2055

The Chairman: Fine, thank you, Mr. Condon. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, after listening to what has happened tonight and to what has happened earlier, I think we have found a solution for Confederation. We could get the Minister of Transport to bring in the repatriation of the British North America Act with a $1 item because of 11 things on here, only one of them is not a $1 item. It is surprising that an undertaking of this magnitude does not warrant legislation in

[*Interprétation*]

un système de signalisation et de passages à niveau permettant aux trains de rouler à des vitesses beaucoup plus grandes que celles imposées aux trains de marchandises, on devra également prévoir un second système de signalisation pour les trains de voyageurs. C'est un exemple hypothétique. Le coût serait donc directement lié aux voyageurs et figurerait au chapitre des dépenses de fonctionnement des trains de voyageurs, dans le contrat conclu entre la compagnie ferroviaire en cause et VIA Rail Canada.

M. Condon: Monsieur le président, la question suivante que j'adresserai au ministre est dans une autre veine.

Supposons qu'il soit le directeur ou le président d'une grosse compagnie et doive faire le choix suivant: si un train de marchandises emprunte sa ligne, cela représente le brassage de millions de dollars, tandis qu'un train de voyageurs représente beaucoup moins d'argent. Il a le choix. Il possède la voie ferrée; il doit choisir entre faire rouler un train de marchandises ou un train de voyageurs sur cette voie ferrée. Si M. Lang était le président de la compagnie ou son agent, et si un tel choix s'offrait à lui, je voudrais bien savoir ce qu'il choisirait.

M. Lang: Étant donné que les services de voyageurs étaient beaucoup moins rentables dans le passé, les compagnies ferroviaires avaient tendance, à juste titre d'aillers, à choisir les trains de marchandises, beaucoup plus rentables. Grâce à ce nouveau système, nous pensons que les deux seront lucratifs pour elles. Nous envisageons la possibilité de conclure un contrat entre VIA Rail et les compagnies ferroviaires, tenant compte des performances d'exactitude et prévoyant des pénalités et des primes.

Nous sommes enclins à penser que des contrats de ce genre sont raisonnables, dans la mesure où le CN et le CP continueront d'avoir l'obligation légale de fournir un service sur tel ou tel tronçon de voie, même si la gestion en est confiée à VIA Rail Canada.

M. Condon: Monsieur le président, le ministre nous dit en fait que c'est un peu ce qui se passe avec les trains-spéciaux «Floride» aux États-Unis; VIA pourra utiliser une voie ferrée pendant un certain temps, et sera pénalisée si elle dépasse ce temps.

M. Lang: La société qui fait marcher le train pourra être pénalisée, qu'il s'agisse de CN ou de CP.

Le président: Bon, merci monsieur Condon. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, d'après ce qui s'est passé ce soir et antérieurement, je crois que nous avons trouvé une solution au problème de la Confédération. Nous pourrions demander au ministre des Transports de proposer le rapatriement de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique par le biais d'un poste budgétaire de $1, car sur 11 rubriques, une seule ne représente pas un montant d'un dollar. Il est surprenant qu'une

[*Text*]

Parliament. Neither the VIA rail passenger transportation corporation nor a major undertaking regarding the St. Lawrence Seaway seems to be important enough for legislation in Parliament, so if such great things as this can be done with $1 items, it is funny that we could not do the other things with a $1 item.

I wonder if the Minister could tell us if in the proposed contractual arrangement between VIA and, particularly, the CN and the CP there going to be any requirements on the railroads for the upgrading of tracks, signal systems and grade crossings that will provide for higher and higher-speed passenger trains which may or may not interfere with freight traffic? Is that going to be incorporated into any requirement on a contract with the railroads?

Mr. Lang: Yes it will be.

Mr. Benjamin: Will that include such things as CN claims for, only $150 million spent on upgrading the right-of-way between Toronto and Montreal which would allow for an average speed of 96 miles per hour for passenger trains? Would it include such an item as that?

Mr. Lang: I would not try to predict the specific items and the ones which would come first or second or third in relation to the upgrading. There is a great deal of it to be done and, obviously, the places where there are a lot of passengers who might be attracted to rail, with the slightly faster performance by the railway, will be prime candidates for the upgrading. I tend to think that a good deal can be done even by on-time performance, quite apart from the speed of the train.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on-time performance—even when they are on time, under the present set up it still means a 9, 11 or 12-hour train trip to go 300 or 400 miles, and it may well be on time, leaving and arriving.

Mr. Lang: The Montreal-Toronto schedules are really quite a bit better than that and also have been attracting more passengers, perhaps directly as a result.

Mr. Benjamin: I used the $150 million on the Montreal-Toronto route for the upgrading of trackage, which is minimal for allowing a 96 mile-per-hour speed for passenger trains. Is that the same criteria you are going to apply between Montreal and Halifax, between Winnipeg and Vancouver or Edmonton and Calgary?

Mr. Lang: That is where I said that I would not try to predict the order in which these things would be done. Mr. Benjamin, you may find $150 million a very small amount of money, but obviously the total cost for getting really good speeds across passenger services from one end of the country to the other is a pretty large amount of money, and we will have to look very carefully at the relationship between the dollars spent and the real advantage to the passengers being attracted.

[*Interpretation*]

entreprise de cette envergure ne soit pas cautionnée par l'adoption d'une loi au Parlement. Il semble que ni la compagnie de transport de voyageurs VIA Rail, ni une entreprise majeure ayant trait à la voie maritime du St-Laurent ne soit assez importante pour justifier l'adoption d'une loi au Parlement. Si des questions de cette importance peuvent être réglées par le biais d'un poste budgétaire de $1, il est bizarre que le procédé ne soit pas généralisé.

Le ministre pourrait-il nous dire si les contrats conclus entre VIA et en particulier le CN et le CP contiendront une clause exigeant de la part des sociétés ferroviaires l'amélioration des voies ferrées, des systèmes de signalisation et des passages à niveau afin de permettre que des trains de voyageurs ultra-rapides puissent circuler sans nuire au trafic des trains de marchandises? Ces exigences feront-elles l'objet d'une clause spéciale du contrat conclu avec les sociétés ferroviaires?

M. Lang: Oui.

M. Benjamin: Ces clauses tiendront-elles compte du fait que, comme le prétend le CN, 150 millions de dollars seulement ont été affectés à l'amélioration du tronçon Montréal-Toronto afin de permettre aux trains de voyageurs de rouler à la vitesse moyenne de 96 milles à l'heure? Cela sera-t-il prévu?

M. Lang: Je ne peux pas prédire quelles seront les rubriques précises du contrat ni non plus l'ordre des priorités pour ce qui est de l'amélioration des voies ferrées. Il y a beaucoup à faire et évidemment, les lignes susceptibles d'attirer le maximum de voyageurs en raison de leur vitesse un peu plus grande, seront les premières à être modernisées. J'ai tendance à penser que nous pouvons attirer de nombreux voyageurs en améliorant nos performances d'exactitude, indépendamment de la vitesse du train.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour ce qui est de la performance d'exactitude—même si les trains sont à l'heure, vous devez cependant actuellement compter 9, 11 ou 12 heures de train pour franchir 300 ou 400 milles, et les trains peuvent bien partir et arriver à l'heure.

M. Lang: Le trajet Montréal-Toronto se fait beaucoup plus vite que cela et c'est peut-être pour cette raison qu'il attire de nombreux voyageurs.

M. Benjamin: Les 150 millions de dollars affectés à la ligne Montréal-Toronto ont été utilisés pour améliorer la voie ferrée. C'est le moins que l'on puisse faire si l'on veut permettre que des trains de voyageurs roulent à une vitesse moyenne de 96 milles à l'heure. Envisagez-vous d'appliquer les mêmes critères pour les tronçons de voies ferrées compris entre Montréal et Halifax, entre Winnipeg et Vancouver, ou Edmonton et Calgary?

M. Lang: C'est pour cette raison que je me suis refusé à prédire l'ordre dans lequel ces améliorations seront apportées. Monsieur Benjamin, 150 millions de dollars vous semblent peut-être une bagatelle, mais il est évident que si l'on veut accélérer la vitesse de tous les trains de voyageurs d'un bout à l'autre du pays, cela représente une somme beaucoup plus importante. Nous ne devrons jamais perdre de vue le montant dépensé par rapport aux avantages réels offerts aux voyageurs.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, compared to what is spent on places like Mirabel, or what is anticipated for Pickering, $150 million to upgrade a railway track for high-speed trains is peanuts. In response to my hon. friend's question here a few minutes ago, did I hear the Minister correctly, talking in terms of a separate signal system for high-speed passenger trains that were mixed in with freight trains?

Mr. Lang: I do not know if such a thing can legitimately exist; I was using it as a hypothesis.

Mr. Benjamin: I suggest, Mr. Chairman, that the Minister drop that one. A high-speed traffic signal system is required in any event, even for high-speed freight trains.

Mr. Lang: Not necessarily that high-speed.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, when you are running 8, 10 or 15 freight trains in one direction, and mixed in it are two passenger trains in the same direction, you keep the same signal system unless you want them all bashing each other in the ass end from one end of the division to the other.

Mr. Lang: I was thinking of road-crossing signals, not signal systems.

Mr. Benjamin: Well, you said a separate signal system, and that to me meant signal system. Grade crossings and grade separations are another matter which will require, I suspect, another $1 billion or $2 billion, if we are really going to do the job across the country, and there is nothing about that in the estimates. In fact, it seems to me, if I am reading these correctly, that some amount of the estimates in the grade-crossing fund are being transferred to air programs. If I am not mistaken, on page 116, Vote 50, $2.75 million due to reduction in payments under the Railway Relocation and Crossing Act. I would think that is the one the Minister would have been over-spending or asking supplementary estimates on. Is this not a reallocation of funds out of the grade crossing fund into air transport?

• 2100

Mr. Lang: Yes, it represents an underspending by that amount in relation to the processing of applications.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, many thousands of railway crossings in this country need work done on them and the Minister has the nerve to ask us to take over $2.75 million out of the grade crossing fund, which is ground transportation, and transfer it to the air transportation program. How is that justified?

Mr. Lang: It is justified by the fact that the rate of approvals and the spending of money on that program will not use the amount in the estimates. Therefore it would ordinarily lapse. It could have been allowed to lapse and new money voted for the various programs under air transport, which you will see were important and required ones, and the usual form

[*Interprétation*]

M. Benjamin: Monsieur le président, si l'on pense au budget de Mirabel, ou au budget qu'on prévoit pour Pickering, la somme de 150 millions de dollars qui a été affectée pour permettre d'accélérer la vitesse des trains est une bagatelle. Pour répondre à la question que mon honorable ami a posée il y a quelques minutes, je voudrais savoir si j'ai bien compris ce qu'a dit le ministre au sujet d'un système distinct de signalisation pour les trains de passagers ultra-rapides qui utilisent les mêmes voies que les trains de marchandises?

M. Lang: Je ne sais pas si cela peut légitimement exister; je me fondais sur une hypothèse.

M. Benjamin: Je suggère, monsieur le président, que le ministre laisse tomber cette hypothèse. Un système de signalisation pour les trains ultra-rapides sera absolument nécessaire, de même que pour les trains de marchandises rapides.

M. Lang: Pas nécessairement si rapides.

M. Benjamin: Monsieur le président, si 8, 10 ou 15 trains de marchandises se dirigent dans une direction, et si 2 trains de voyageurs roulent aussi dans la même direction en empruntant les mêmes voies, vous devez utiliser les mêmes systèmes de signalisation à moins que vous ne vouliez que tous vos trains finissent par se rentrer dedans.

M. Lang: Je voulais parler des signaux de passages à niveau et non pas des systèmes de signalisation.

M. Benjamin: Vous avez parlé d'un système distinct de signaux, et, pour moi, il s'agissait bien de signalisation. Les passages à niveau sont une autre affaire et si nous voulons les améliorer dans tout le pays, il nous faudra un ou deux milliards supplémentaires. Cela ne figure nulle part au budget. En réalité, si je comprends bien ce budget, il me semble qu'une partie du budget affectée à l'amélioration des passages à niveau a été transférée aux programmes de transports aériens. Si je ne me trompe, à la page 116, Crédit 50, il y a 2.75 millions de dollars qui proviennent de la réduction des paiements en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et passages à niveau. J'aurais cru que pour ce cas le ministre aurait dépassé son budget ou demandé des crédits supplémentaires! Ne s'agit-il pas de la réaffectation de crédits provenant de la Caisse des passages à niveau?

M. Lang: Oui, il s'agit ici d'un montant en moins dépensé dans le cadre du traitement des demandes.

M. Benjamin: Il y a des milliers de passages à niveau au Canada qui devraient être améliorés et le ministre veut nous demander de retirer 2.75 millions de dollars de cette Caisse qui fait partie des Transports de surface pour transférer l'argent au programme des transports aériens? Quelle en est la justification?

M. Lang: Le taux des approbations et les montants dépensés dans le cadre de ces programmes n'épuiseront pas le montant prévu au budget, ce qui normalement devait aboutir à périmer le crédit. On aurait pu permettre la disparition de ce crédit et voter un nouveau crédit pour les différents programmes de Transport aérien qui, comme vous le voyez, en avaient besoin et on a préféré recourir à un virement de fonds.

[*Text*]

here was a transfer of a fund that would otherwise lapse to another vote.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, there must be a majority of municipalities, both urban and rural, in all ten provinces in Canada that have been trying to get improved signal systems or grade separations put in at railway crossing in their municipalities. Some of them drag on for 18 months and two years before approval is finally given. Then it is another six or eight months before the signals are put in, or before a grade separation is started.

What is happening in the grade crossing fund decision-making? It appears they are away behind. They take abnormally long. We have a difficult enough time as it is, Mr. Chairman, getting funds into ground transportation. Here the Minister is transferring $2.75 million out of ground transportation funds, namely the grade crossing fund, and putting it into air transport. I just find that incredible.

Mr. Chairman, the other thing I would like to ask the Minister—Amtrak can be used as both a horrible or a glorious example, and there are both kinds of examples—but under that operation at least the railroads who contract to run over their lines, Amtrak passenger trains, are required to give priority for passenger trains over freight trains, except for emergencies. Is that same kind of provision being contemplated under the VIA passenger train corporation?

Mr. Lang: We do not have a legislative requirement of that sort at this time. I would anticipate that would certainly be the objective of VIA Rail Canada. I will be very interested to hear from management if they have any difficulty in obtaining that.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, is it envisaged that the VIA Rail passenger corporation will be providing funds available from the government for capital expenditures on this upgrading of trackage and grade crossings and signal systems? Will there be capital input either through the VIA rail passenger corporation or directly from the Government of Canada to the railroads for capital investment on these kinds of improvements?

Mr. Lang: There will, most likely through the VIA Rail Canada operation, and quite possibly by the agreed upgradings being a part of the contractual price between the railway and VIA Rail Canada in the ensuing years.

Mr. Benjamin: You envisage that under CTC—the administration of the grade crossing fund will still continue under CTC. Will there be some additional funding for that program, particularly in the urban centres in order that the railways could in fact give priority to passenger train over freight train?

Mr. Lang: There is of course in the main estimates a further vote this year for that fund. That is as far as we have gone at this point. We had some broad-ranging discussions with the

[*Interpretation*]

M. Benjamin: Je suis certain pourtant qu'il y a énormément de municipalités urbaines ou rurales, dans les dix provinces du Canada, qui essaient d'obtenir des systèmes de signalisation ou de passages à niveau dont certains attendent jusqu'à 18 mois et deux ans avant d'en obtenir l'approbation, puis, il leur faut encore six ou huit mois avant qu'on mette ces signaux ou avant qu'on commence à construire ces passages à niveau.

Nous aimerions savoir ce qui se produit à propos des décisions de la Caisse des passages à niveau? Il semble qu'on soit en retard; que les délais soient anormalement prolongés. Nous avons, monsieur le président, suffisamment de mal à obtenir ces fonds pour les Transports de surface et voilà que le ministre vire 2.75 millions de dollars de ces fonds, plus particulièrement de cette Caisse des passages à niveau, pour les injecter dans les Transports aériens; cela me semble impensable.

Je voudrais aussi demander à M. le ministre, compte tenu du fait qu'Amtrak est à la fois un exemple horrible ou glorieux selon la façon dont on le considère, quelle est la situation qu'on réserve à la société des trains de voyageurs VIA? Est-ce que ce sera la même que celle d'Amtrak ou, aux termes de cette exploitation, les chemins de fer qui acceptent ces trains-voyageurs Amtrak sur leurs lignes sont obligés de donner la priorité à ces trains sur les trains à marchandises sauf en cas d'urgence?

M. Lang: Pour l'instant aucune loi n'exige cela. Je suppose que ce sera l'objectif de *VIA Rail Canada*. J'espère que la direction de cette société me préviendra si elle a des difficultés à obtenir cette priorité.

M. Benjamin: Monsieur le président, la société des trains voyageurs VIA est sensée recevoir des fonds gouvernementaux pour dépenses en capital visant l'amélioration des voies ferrées et des passages à niveau et des systèmes de signalisation? Est-ce que ces injections de capitaux seront faites par l'intermédiaire de la société de trains voyageurs VIA ou est-ce qu'ils proviendront directement du Gouvernement du Canada qui les fournira aux chemins de fer pour que ceux-ci, à leur tour, investissent dans ce genre d'amélioration?

M. Lang: Ces capitaux seront fournis très probablement par l'intermédiaire de VIA Rail Canada et sans doute ces améliorations feront-elles partie du prix contractuel établi entre les chemins de fer et VIA Rail Canada dans les années qui suivront l'établissement de ces contrats.

M. Benjamin: Vous prévoyez, en vertu de la CCT . . . que l'administration de la Caisse des passages à niveau reste du ressort de la Commission canadienne des transports. A-t-on prévu des fonds supplémentaires dans le cas de ce Programme, particulièrement pour les centres urbains qui permettront aux chemins de fer de donner effectivement la priorité là au service voyageur sur le service de marchandise?

M. Lang: Au budget principal naturellement on a aussi prévu cette année pour cette Caisse un crédit. Nous avons eu des entretiens importants avec les Provinces pour apporter plus

[*Texte*]

provinces about greater flexibility in relation to the use of funds on a number of programs. But of course there are quite a few competing demands upon available resources, including other forms of what might be called urban transit.

The Chairman: Mr. Benjamin, I am sorry I will have to interrupt you. It is past 9 o'clock. We have the two pilotage authorities waiting. In consideration for them I think the agreement was that we go until 9 o'clock this evening and stand Vote 10 if that is agreeable, and if it is necessary we can continue discussions in the light that CN will be appearing before us at least two or three times. We will have the CTC and maybe a further meeting with VIA personnel if it is possible and we can continue the discussion then.

• 2105

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, what we are getting at here is the policy of the government. CN officials and CTC officials can appear before us for the next 20 nights in a row; unless there is some kind of commitment of the government in a broad way on how this is going to be implemented and how it is supposed to operate, you cannot expect CTC and MOT officials to start making announcements and statements on those kinds of matters. It would have to come under the general discussion of the supplementary and the main estimates.

The Chairman: I understand that, Mr. Benjamin, but I think we have to respect the agreement. If it is necessary to continue the debate on this subject, then we have until the end of May. We have other people here that have been waiting and generous enough to allow us this hour; I think it would be only fair to go ahead with the agreement that the steering committee had agreed upon and, if it is necessary, we can have the officials back at a later date.

Mr. McCain: Will the Minister be back?

The Chairman: We can discuss this. The schedule has been set up. It was agreed upon that if there are going to be some changes then I will call a meeting of the steering committee; at that time we can decide if it is necessary to have the Minister back and if we can have him back.

Mr. McCain: All right. Could we give the Minister notice of a question? I do not want his answer tonight; he has not got it, I do not think. But I would like to have a breakdown of this vote. That covers a lot of ground. Where is that money going to go? How much is it going to require for maintenance? How much is it going to require for employees' benefits, et cetera? I would like to see what that breakdown is.

The Chairman: All right. The Minister can take notice and maybe the answer will be forthcoming at . . .

Mr. McCain: And if he can, with his policy. I think before we can discuss this intelligently, do we now have his terms of reference to the VIA rail structure? How are they to function?

[*Interprétation*]

de souplesse dans l'utilisation des fonds destinés à un certain nombres de programmes. Mais, naturellement, il y a plusieurs requêtes de fonds qui se font concurrence pour ces ressources, y compris d'autres formes de ce qu'on pourrait appeler le transport urbain.

Le président: Monsieur Benjamin, je m'excuse de devoir vous interrompre mais il est passé 21h et nous devons entendre les deux Administrations de pilotage. Nous avions convenu à ce propos de continuer jusqu'à 21h puis de réserver le Crédit 10 si vous êtes d'accord et, si nécessaire, nous pourrons continuer ces discussions vu que le CN comparaîtra ici au moins deux ou trois fois. Mais nous aurons le CCT et peut-être une autre séance avec le personnel VIA si possible, où nous pourrons continuer la discussion.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, nous sommes en train de discuter maintenant de politique du Gouvernement. Les fonctionnaires du CN et de la CCT peuvent comparaitre ici 20 soirées de suite, mais à moins que le gouvernement ne s'engage d'une façon générale à indiquer comment se feront la mise sur pied et l'exploitation, vous ne pouvez pas vous attendre à ce que les fonctionnaires de la CCT ou du ministère des Transports vous fassent des déclarations sur ces questions. Il faudrait que cela entre dans la discussion générale du budget supplémentaire et du budget principal.

Le président: Je comprends cette position, monsieur Benjamin, mais je crois que nous devons respecter l'accord. Si nous voulons continuer ce débat, nous avons alors jusqu'à la fin de mai. Nous avons fait venir ici les témoins qui attendent et qui nous ont accordé généreusement cette heure et je crois qu'il ne serait que juste de respecter cet accord qu'a établi le comité de direction et s'il le faut nous pourrons faire revenir les fonctionnaires à une date ultérieure.

M. McCain: Le Ministre reviendra-t-il?

Le président: Nous pouvons en discuter. Le programme a été établi et nous nous sommes mis d'accord qu'en cas de modification je convoquerai le comité de direction et qu'alors nous pourrons décider s'il est nécessaire de faire revenir le Ministre et s'il est disponible.

M. McCain: Très bien. Puis-je aviser monsieur le ministre d'une question; je n'ai pas besoin qu'il me réponde ce soir. J'aimerais qu'il nous donne la compilation de ce crédit. C'est-à-dire où l'argent va? Quelle en est la proportion destinée à l'entretien? Combien d'argent est destiné aux prestations fournies aux employés, etc?

Le président: Très bien. Le Ministre peut en prendre note et peut-être que la réponse sera fournie . . .

M. McCain: Et s'il le peut, qu'il nous expose sa politique. Je crois qu'avant de pouvoir discuter de cette affaire d'une façon intelligente, nous aimerions avoir le mandat de *VIA rail*?

[*Text*]

What do we know about what he said to them? Can we have that?

The Chairman: Well, I am going to have to . . .

Mr. McCain: At another meeting. I am not asking for it now.

The Chairman: We will leave that with the Minister. At a future meeting we can continue with the questioning.

Mr. McCain: Thank you.

The Chairman: It is agreeable that we stand Vote 10. And I would also like to thank the Minister for appearing before us this evening. Thank you.

We will resume consideration of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1978, and I call Vote 65 relating to the Atlantic Pilotage Authority

C—Atlantic Pilotage Authority

Vote 65—Payment to the Atlantic Pilotage Authority—$1,646,000

I invite Captain A. D. Latter, the Chairman, and Mr. Michael McGrath, the Treasurer, to join me at the table, please.

In that it is now 9.10 p.m. I felt that possibly we could allow approximately 30 minutes for each pilotage authority so that we could complete the question and answers as agreed around 10.10 or 10.15 p.m. Do we have any questions? Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: It would be unseemly to bring Captain Latter and Mr. McGrath here, Mr. Chairman, as we have done over the years, Captain Latter and others from the various authorities, without asking them a few questions. I wonder if Captain Latter would care to tell us when he thinks the Atlantic Pilotage Authority is going to break even.

Captain A. D. Latter (Chairman, Atlantic Pilotage Authority): Mr. Chairman, assuming the traffic remains constant as it is predicted to do in 1977 through 1978 and 1979 and, again, assuming that the Authority will publish what they feel fair and reasonable increases in tariffs, we would hope to be self-supporting by 1980.

• 2110

Mr. Forrestall: That is the projection you gave us a couple of years ago.

Capt Latter: That is right.

Mr. Forrestall: In other words, what you are saying to us is that you feel you are fairly bang on your target with respect to a break even . . .

Capt Latter: We are pretty well on our target. The one thing we had not anticipated is that we are in the process of reducing our expenses, and because of the lack of traffic we have been forced to lay off some pilots.

Mr. Forrestall: How many pilots are you talking about?

[*Interpretation*]

Connaître son fonctionnement? Et nous voudrions savoir ce que le ministre a di à cette Société? Est-ce que nous pourrions avoir ces renseignements?

Le président: Je vais devoir . . .

M. McCain: Lors d'une autre séance. Je ne les demande pas sur le champ.

Le président: Nous allons demander cela au Ministre. Lors d'une séance ultérieure, nous pourrons continuer à poser les questions.

M. McCain: Merci.

Le président: Est-ce que vous êtes d'accord pour réserver le crédit 10? Je voudrais aussi remercier M. le ministre d'avoir bien voulu comparaître ce soir en comité. Merci.

Nous allons continuer l'étude du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978 et je mets en délibération le crédit 65 se rapportant à l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

C—Administration de pilotage de l'Atlantique

Crédit 65—Paiement à l'Administration de pilotage—$1,646,000

J'invite le Capitaine A. D. Latter, Président et M. Michael McGrath, Trésorier, à s'approcher de la table.

Vu qu'il est déjà 9h.10 je pense que nous pourrions consacrer environ 30 minutes à chaque Administration de pilotage afin de pouvoir terminer les questions et les réponses comme convenu soit vers 10h.10 ou 10h.15. Avez-vous des questions? Monsieur Forrestall?

M. Forrestall: Il serait incongru de faire venir le capitaine Latter et M. McGrath ici, monsieur le Président, comme vous l'avons fait les autres années ainsi que les différentes autres Administrations, sans leur poser quelques questions. Le capitaine Latter nous dirait-il si l'Administration de pilotage de l'Atlantique va équilibrer son budget?

Le Capt A. D. Latter (directeur, Administration de pilotage de l'Atlantique): Monsieur le président, si le trafic reste à un niveau égal, pour 1978 et 1979 comme on le prévoit pour 1977 et à condition que l'Administration puisse établir les majorations de tarifs qu'elle considère justes et raisonnables, nous pouvons espérer, pour 1980 être en mesure de couvrir nos frais.

M. Forrestall: C'est la projection que vous nous avez donnée il y a un an ou deux.

M. Latter: En effet.

M. Forrestall: En d'autres mots, vous nous dites avoir atteint votre but pour ce qui est de payer vos frais . . .

M. Latter: Nous avons bien atteint notre but. Présentement nous comprimons nos dépenses, et à cause du manque de transport nous avons été forcés de mettre à pied des pilotes, et nous n'avions pas prévu cela.

M. Forrestall: Combien de pilotes avez-vous mis à pied?

[*Texte*]

Capt Latter: Six.

Mr. Forrestall: Six pilots. Where will they come from?

Capt Latter: Two from St. John's, Newfoundland, two from the Cape Breton area and two from the Port of Halifax. These are the areas where the traffic is down.

Mr. Forrestall: What about Come-By-Chance? Were they part of a reduction earlier?

Capt Latter: Yes. Two pilots were laid off in Come-By-Chance with the closure of that port, but there were two vacancies in the Port of Corner Brook and these pilots elected, at a reduced salary, to take the positions in Corner Brook. So, they are still employees, but they are in another area.

Mr. Forrestall: They are in another capacity. How many pilots do you have now?

Capt Latter: Fifty-nine employee pilots.

Mr. Forrestall: Fifty-nine. How large in the Atlantic Pilotage Authority in terms of pilots, say, with respect to the Laurentian, the Great Lakes . . .

Capt Latter: The Atlantic Pilotage Authority has the smallest number of pilots of any authority.

Mr. Forrestall: How does our deficit compare with theirs, or are they making money?

Capt Latter: The two authorities are self-supporting this year. The Great Lakes, I understand, is close to it. We are the last one to become self-supporting.

Mr. Forrestall: How far behind are we?

Capt Latter: Three years.

Mr. Forrestall: Three years. What do you charge to bring a ship into the Port of Halifax?

Capt Latter: It goes by the unit of the ship, the size of the ship. The maximum is $1,200.

Mr. Forrestall: Maximum of $1,200. Do we get very many $1,200 . . .

Capt Latter: Not very many in Halifax. We get . . .

Mr. Forrestall: What is the average fee that you get?

Capt Latter: Oh, about $450.

Mr. Forrestall: Four hundred and fifty dollars.

Capt Latter: Presently we have published a tariff upping the minimum charge by 10 per cent. The appeal date is up on March 14, and if there are no appeals before the CTC that tariff will then go into effect. If there is an appeal, we anticipate a year's wait, as we have always had, before the CTC moves on our tariff.

Mr. Forrestall: You fix the tariff. Who do you charge, the owner of the goods on the ship, the ship itself or the charter party?

[*Interprétation*]

M. Latter: Six.

M. Forrestall: Six pilotes. De quel endroit?

M. Latter: Deux de Saint-Jean, Terre-Neuve, deux de la région du Cap Breton et deux du port de Halifax. Ce sont les endroits où le transport a diminué.

M. Forrestall: Qu'est-ce qui se passe à Come-By-Chance? Ont-ils déjà été mis à pied?

M. Latter: Oui. Deux pilotes furent mis à pied à Come-By-Chance lors de la fermeture de ce port, mais il y avait deux postes vacants au port de Corner Brook et ces deux pilotes ont choisi d'accepter les postes de Corner Brook et ce à un traitement moindre. Donc, ils sont toujours à notre emploi mais dans une autre région.

M. Forrestall: Ils travaillent à des conditions différentes. Actuellement, vous avez combien de pilotes?

M. Latter: Cinquante-neuf employés pilotes.

M. Forrestall: Cinquante-neuf. Quelle est l'importance de l'Administration de pilotage de l'Atlantique en termes de pilotes, disons, par rapport au Laurentien, aux Grands Lacs . . .

M. Latter: De toutes les administrations c'est l'Administration de pilotage de l'Atlantique qui a le moins de pilotes.

M. Forrestall: Comment notre déficit se compare-t-il au leur, ou font-ils des bénéfices?

M. Latter: Les deux administrations font leur frais cette année. D'après ce que j'en sais, l'Administration des Grands Lacs est près de faire ses frais. Nous sommes la dernière à commencer à faire nos frais.

M. Forrestall: Sommes-nous loin derrière?

M. Latter: Trois ans.

M. Forrestall: Trois ans. Combien demandez-vous pour piloter un navire dans le port d'Halifax?

M. Latter: C'est selon le genre et la jauge du navire. Le maximum est $1,200.

M. Forrestall: Un maximum de $1,200. Y en a-t-il beaucoup à $1,200?

M. Latter: A Halifax, il n'y en a pas beaucoup. Nous avons . . .

M. Forrestall: Quels sont les honoraires moyens que vous recevez?

M. Latter: Oh, environ $450.

M. Forrestall: Quatre cent cinquante dollars.

M. Latter: Nous avons publié un tarif majorant de 10 p. 100 le coût minimum. La date limite pour les appels est le 14 mars, et si la CCT ne reçoit pas d'appels d'ici là, le tarif entrera en vigueur. S'il y a appel, nous prévoyons un an d'attente, comme par le passé, avant que la CCT autorise la majoration de notre tarif.

M. Forrestall: Vous fixer le tarif. Qui facturez-vous, le propriétaire de la cargaison, le navire lui-même ou la charte-partie?

[*Text*]

Capt Latter: The ship itself. The master, owner and agent of the ship are all liable for pilotage dues.

Mr. Forrestall: And they pay those right on the spot, do they, or do we bill them?

Capt Latter: We bill them. We allow 30 days and then 60 days, and after 60 days we put pressure on.

Mr. Forrestall: I think it is rather curious. Do we have any unpaid bills?

Capt Latter: Yes, we have unpaid bills.

Mr. Forrestall: How large is that account?

Capt Latter: I will ask Mr. McGrath.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. Michael McGrath (Treasurer, Atlantic Pilotage Authority): Just recently we wrote off something like $3,000 in bad debts, but that covers the last five years. We do not really experience . . .

Mr. Forrestall: That is minuscule, then. We are constantly told, Mr. Chairman, that the Pilotage Authority is contributing to inflation at an alarming rate. I think what I am really trying to get at is how would you describe the pilotage fees in relation to the value of the cargo? Is it minuscule, is it . . .

Capt Latter: Yes.

Mr. Forrestall: What would it add per ton?

Capt Latter: About .5 of a cent per ton for the total cost of the ship entering and discharging or loading at a port.

Mr. Forrestall: Does that include the dead weight of the ship, or do you take that into consideration, not the berth weight?

Capt Latter: Yes. No, we use a uniformiter, the length by the breadth by the molded depth.

Mr. Forrestall: Yes.

Capt Latter: But the problem in the Atlantic is that we are scattered in a large area. Our traffic is down compared to other areas of Canada, and yet we must still maintain pilot boats. Even if there are only two pilots in a port, we must have a pilot boat, and our large costs are in pilot salaries and the operation, maintenance and refit of pilot boats, and we have cut these back as far as we can. It is just impossible to go any lower and still maintain a service.

Mr. Forrestall: How far down is traffic, Mr. Chairman?

Capt Latter: The drop from 1974 to 1975 was 12 per cent; from 1975 to 1976 it was 5 per cent and our predictions are the 5 per cent, that it will not drop in 1977. It will remain at the 1976 level.

Mr. Forrestall: What caused that, strikes or just a general decrease in traffic?

[*Interpretation*]

M. Latter: Le navire lui-même. Le capitaine, l'armateur et l'agent du navire sont tous responsables des frais de pilotage.

M. Forrestall: Et ils payent rubis sur l'ongle ou nous leur envoyons une facture?

M. Latter: Nous leur faisons parvenir une facture. Nous leur accordons 30 jours, puis 60 jours; dépassé ce délai nous agissons.

M. Forrestall: je trouve cela plutôt curieux. Avons-nous des comptes en souffrance?

M. Latter: Oui, nous avons des comptes en souffrance.

M. Forrestall: A combien se chiffrent ces comptes?

M. Latter: Je vais demander à M. McGrath.

Le président: Monsieur McGrath.

M. Michael McGrath (trésorier, Administration de pilotage de l'Atlantique): Récemment nous avons passé par profits et pertes quelque chose comme $3,000 en mauvaises créances, mais c'était pour les cinq dernières années. Nous n'avons pas vraiment . . .

M. Forrestall: Alors, c'est insignifiant. On nous répète constamment, monsieur le président, que l'Administration du pilotage contribue de façon alarmante à l'inflation. Ce que je veux savoir, c'est comment vous décririez les honoraires de pilotage par rapport à la valeur de la cargaison. C'est minime, n'est-ce pas . . .

M. Latter: Oui.

M. Forrestall: Que serait le coût additionnel à la tonne?

M. Latter: Environ 5 p. 100 la tonne du coût total du navire entrant dans un port pour y décharger ou charger sa cargaison.

M. Forrestall: Cela n'inclut pas le poids du navire, ou tenez-vous compte du poids au mouillage?

M. Latter: Oui. Non, nous multiplions la longueur par la largeur et par le tirant d'eau.

M. Forrestall: Oui.

M. Latter: Mais le problème dans l'Atlantique c'est que nous sommes éparpillés dans une vaste région. Notre transport est faible par rapport aux autres régions du Canada, et toutefois nous devons avoir les mêmes navires pilotes. Même s'il n'y a que deux pilotes dans un port, il nous faut un navire pilote, et nos débours les plus importants sont les traitements des pilotes et le fonctionnement, l'entretien et le radoub des navires pilotes, et nous avons réduit ces coûts autant que nous pouvions. Il est impossible de les comprimer davantage et de maintenir le service.

M. Forrestall: De combien le transport a-t-il diminué, monsieur le président?

M. Latter: De 1974 à 1975, la diminution était de 12 p. 100; de 1975 à 1976, c'était 5 p. 100 et nos prévisions sont qu'il n'y aura pas de diminution en 1977. Le transport va se maintenir au niveau de 1976.

M. Forrestall: Quelle en est la cause, les grèves ou simplement une diminution générale du transport?

[*Texte*]

Capt Latter: Come-By-Chance was one thing.

Mr. Forrestall: Oh yes.

Capt Latter: The lack of tanker trade in the Strait of Canso, the lack of product carriers out of the Strait of Canso, and the fact that although there is more cargo coming into the Port of Halifax, for instance, it is coming in larger bottoms, so there are fewer pilot assignments.

• 2115

Mr. Forrestall: Captain Latter, I would like to see you break even, at what point do you consider it safe for a ship to come into the Halifax harbour without the assistance of your Authority and the pilots that you have in your employ? Mr. Chairman, we offloaded an Imperial Oil ship at the entrance of the harbour and there are, to my very certain knowledge, two or three men in the employ of Imperial Oil who could very safely have put that ship alongside of the dock without any difficulty whatsoever and yet because of regulations, we required that ship to be offloaded. I am sure in the judgment of those who handled it, it was the safest possible way of doing it—I am not questioning the competency of that operation at all; it was skillfully done and, thank God, safely. At what point when a ship comes into and out of a harbour, year in and year out and when a man sails in and out of an harbour, year in and year out with absolute compentency, do we say, "bring that ship in and dock it"?

Capt Latter: Yes, Mr. Chairman, there is a point. In the Pilotage Act there is a provision for a person to receive what is called a pilotage certificate. This means he appears before the Authority, writes an examination, similar to a pilot's examination.

Mr. Forrestall: Is that your authority, Captain?

Capt Latter: Yes. Providing he passes the examination, he can then bring a ship, on which he is a regular member of the crew, in and out of compulsory areas for which he holds a certificate, without the use of a pilot or without paying for pilotage. In the case of Imperial Oil we have some nine of their masters that have this certificate. In the case you were referring to, there was not a master available who had the certificate; thus the ship could not come in, and this was during the pilot strike, of course.

Mr. Forrestall: I did not realize that we had that many; there are nine then.

Capt Latter: We have some 35 certificates at present in the Atlantic region divided among about 18 men; that is, some of the Imperial Oil masters can go into Halifax, Charlottetow, the Strait of Canso, and to maintain that certificate they must make 12 one-way trips every three years in and out of the port for which they hold the certificate.

Mr. Forrestall: Coming in is once; going out is once?

Capt Latter: That is right.

Mr. Forrestall: I have probably used my 10 minutes.

[*Interprétation*]

M. Latter: Come-By-Chance en fut l'un des facteurs.

M. Forrestall: Ah oui.

M. Latter: La diminution des pétroliers et des cargos dans le détroit de Canso, et quoiqu'il y a plus de cargos entrant dans le port de Halifax, par exemple, ces cargaisons sont transportées dans de plus grands navires. Donc, il y a moins de travail pour les pilotes.

M. Forrestall: Captain Latter, j'aimerais que votre administration fasse ses frais. A quel moment considérez-vous qu'il n'y a pas de danger pour un navire d'entrer dans le port d'Halifax sans l'aide de votre administration et de vos pilotes? Monsieur le président, nous avons déchargé un navire d'Imperial Oil à l'entrée du port, et il y a, j'en suis sûr, deux ou trois hommes à l'emploi d'Imperial Oil qui pourraient en toute sécurité faire accoster ce navire au quai sans aucune difficulté, et toutefois, à cause des règlements, nous exigeons que ce navire soit déchargé. Je suis sûr que selon ceux qui s'en sont occupés, c'était la meilleure façon de le faire . . . je ne mets pas en doute la compétence de ces gens-là; ce fut bien fait, et Dieu merci, en toute sécurité. A quel moment, lorsqu'un navire entre ou sort d'un port, année après année, et lorsqu'un homme navigue dans ce port, année après année en toute compétence, disons-nous, «amenez ce navire et accostez-le»?

Capt Latter: Oui, monsieur le président, le cas est prévu. Une disposition de la Loi sur le pilotage prévoit qu'un homme peut recevoir ce qu'on appelle un certificat de pilotage. Cela signifie qu'il comparaît devant l'administration, passe un examen semblable à l'examen des pilotes.

M. Forrestall: Est-ce là votre mandat, capitaine?

Capt Latter: Oui. S'il réussit l'examen, il peut faire entrer un navire dans les zones pour lequel il détient un certificat et l'en faire sortir, sans faire appel à un pilote, ou sans payer pour le pilotage, s'il fait partie de l'équipage de ce navire. Dans le cas d'Imperial Oil, 9 de leurs capitaines détiennent ce certificat. Dans le cas auquel vous faites allusion, il n'y avait pas de capitaine accrédité disponible; donc le navire ne pouvait pas entrer, et c'était pendant la grève des pilotes, bien entendu.

M. Forrestall: Je ne savais pas qu'il y en avait tant; alors il y en a neuf.

Capt Latter: Actuellement, dans la région de l'Atlantique, nous avons 35 certificats répartis entre 18 titulaires; c'est-à-dire, que plusieurs capitaines d'Imperial Oil peuvent aller à Halifax, Charlottetown, dans le détroit de Canso, et pour conserver ce certificat, ils doivent effectuer 12 voyages aller ou retour tous les trois ans, dans les ports pour lesquels ils détiennent le certificat.

M. Forrestall: Entrer dans le port est un voyage et sortir du port est un autre voyage?

Capt Latter: En effet.

M. Forrestall: Mes dix minutes sont probablement écoulées.

[*Text*]

Capt Latter: This is open to any Canadian citizen or landed immigrant providing he is a regular member of a ship's complement, but the Canadian Merchant Service Guild has enticed their members not to apply for these certificates; thus Imperial Oil not being a member of that guild has done so, but others have not.

Mr. Forrestall: Others have not.

Capt Latter: But the act has that provision in it.

Mr. Forrestall: In any event it would not change the number of pilots you require, is that so?

Capt Latter: It would if, for instance, in Halifax all the Texaco and Imperial Oil ships had pilotage certificates; it would certainly take the workload of at least one pilot. It would require a further lay-off of pilots.

Mr. Forrestall: But it is not a great money-saving feature. What I am trying to get at is how do we keep you on path; maybe the diversion of gas steamships from Montreal to Halifax.

Capt Latter: That would certainly help.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. With regard to the general administration of the act and your responsibilities within Transport Canada, what type of structure do you have for training new pilots to supplement your own? You were talking about Imperial Oil and other people who can qualify, but what system do you have for training or bringing on new qualified, experienced or trained pilots to supplement your own ranks?

• 2120

Capt Latter: Mr. Chairman, we advertise in the local newspapers when we require what we call an eligible list—we keep an eligible list of available pilots for each area—and our requirements are that he be a master of a ship for at least three years, sailing in the area for which we require a pilot. He then writes the pilot's examination and is put on an eligible list, and when a vacancy occurs he is brought in. He is usually given two to three months training with other pilots on the job before he takes a ship himself, but he has had master's experience and a master's certificate.

Mr. Harquail: Captain Latter, could you tell us something as well about the over-all instructions that are given to people once they are gainfully employed and have the responsibilities under the Pilotage Authority? I am thinking specifically in terms of what position or attitude they take when there is a strike, for example, or as to encouraging or maintaining traffic in a given port.

Capt Latter: The pilot himself is not given any instruction on maintaining traffic in a given port. Having been a master, he knows how to behave when he boards a ship and he realizes that, although he takes the conduct of the vessel, the master is still held responsible. The only other type of training we give is in the case of the VLCC's, the very large crew carriers. We

[*Interpretation*]

Capt Latter: Sont admissibles tous les citoyens canadiens ou émigrants reçus, qui sont membres réguliers de l'équipage d'un navire, mais la Guilde canadienne de la marine marchande a demandé à ses membres de ne pas faire de demandes pour ces certificats; étant donné qu'Imperial Oil n'en est pas membre, ils l'ont fait, mais d'autres ne l'ont pas fait.

M. Forrestall: D'autres ne l'ont pas fait.

Capt Latter: Mais la disposition existe dans la Loi.

M. Forrestall: De toute façon, cela n'affecterait pas le nombre de pilotes dont vous avez besoin, n'est-ce pas?

Capt Latter: Cela l'affecterait si, par exemple, à Halifax tous les navires de Texaco et d'Imperial Oil détenaient des certificats de pilotage, cela éliminerait au moins le travail d'un pilote. Cela exigerait d'autres mises à pied de pilotes.

M. Forrestall: Mais ce n'est pas une économie considérable. Là où je veux en venir c'est comment nous pouvons vous maintenir à flot; peut-être par la diversion vers Halifax de certains pétroliers de Montréal.

Capt Latter: Cela nous aiderait certainement.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Au sujet de l'application générale de la Loi et de vos responsabilités au sein de Transport Canada, quelle structure avez-vous pour la formation des nouveaux pilotes pour assurer la relève? Vous parliez d'Imperial Oil et d'autres qui peuvent se qualifier, mais quel système avez-vous pour la formation ou pour amener de nouveaux pilotes qualifiés et expérimentés pour prendre la relève dans vos rangs?

M. Latter: Monsieur le président, lorsque nous avons besoin de ce que nous appelons une liste de candidats admissibles, nous publions des annonces dans les journaux locaux. Dans chaque région, nous conservons une liste des pilotes admissibles et nos exigences sont qu'ils soient capitaines de navire depuis au moins trois ans, naviguant dans la région où nous avons besoin d'un pilote. Ensuite il passe l'examen de pilote et il est inscrit sur une liste de candidats admissibles et lorsqu'il y a un poste de libre, il est embauché. Il bénéficie habituellement d'une période de deux ou trois mois de formation sur le tas avec d'autres pilotes avant qu'il prenne un navire tout seul, sauf s'il possède l'expérience et le certificat de capitaine.

M. Harquail: Monsieur Latter, pourriez-vous nous parler des directives générales émises à ceux qui sont employés et détiennent des responsabilités dans l'Administration de pilotage? Je pense précisément au genre de position ou d'attitude qu'ils adoptent en cas de grève, par exemple, ou pour encourager ou maintenir le transport dans un port donné.

M. Latter: Le pilote lui-même ne reçoit aucune directive sur le maintien du transport dans un port donné. Ayant été capitaine, il sait comment se comporter lorsqu'il met pied sur un navire et il comprend que, même s'il prend le commandement du navire, le capitaine est toujours tenu responsable. La seule autre formation spécialisée que nous donnons c'est pour

[*Texte*]

send pilots to a special course in Grenoble, France, to handle these ships.

Mr. Harquail: But I would be wrong to assume that there are in any way or at any time any instructions, along the lines of goodwill or, say, salesmanship, and we will talk about the East Coast, to show any preference or do anything that could be construed as trying to develop traffic in a certain direction or direct it to a given port.

Capt Latter: I think it is fair to say that each one does his best to encourage traffic, although it does not affect him directly because these people are salaried employees. But with regard to the reputation of the pilot in the port, I feel quite safe in saying that all our pilots do the best they can to sell the ship to come back, and they give the best service they can.

Mr. Harquail: That is what I was interested in hearing you say. Although obviously their main function and responsibility is not to be a supersalesman, at the same time they are astute enough to realize the importance of handling these people in such a fashion that they are encouraged to come back.

Capt Latter: Yes, because, as I said earlier, we are presently laying off six and they realize this is because of the drop in traffic. Could they have convinced the traffic to keep coming, I am sure they would have done so.

Mr. Harquail: I would like just to move up from Halifax to my own Restigouche area. I talked to you last year when you appeared about the port at Dalhousie. You may remember in my questioning at that time there were some misunderstandings about the capabilities and the depth. Have you had any discussions or heard anything with respect to the operations and facilities there in recent months?

Capt Latter: Personally, I have had very little discussion, but our director of operations has been in Dalhousie at least 10 times in the past year because of the new wharf there. The dredging was not done properly; we had to restrict the draft at 26 feet. This upset industry. After the Golden Robin incident, it further upset industry.

My last word on this is that the Ministry of Transport have put funds aside, through Public Works, to dredge that dock down to 32 feet and they are hoping to start it in early spring.

At present, we have divers on site every time a ship comes in because boulders are falling down from underneath the dock where it was constructed. We check the bottom each time before we take a ship in. But it has been a problem, that new Douglas Island dock. It was not properly designed, in our opinion, although we are not engineers.

Mr. Harquail: Then I am sure you can understand or follow the reasoning of my concern, because that, of course, is the life blood of that particular industry there. I know a lot of people will breathe a lot easier if and when they can effectively complete the dredging there. Then there can be less discussion and argument—the Pilotage Authority says it is 27 and the

[*Interprétation*]

les commandements à grands équipages. Afin de s'occuper de ces navires, nous envoyons les pilotes suivre un cours spécial à Grenoble, France.

M. Harquail: Mais j'aurais tort de penser au sujet de la bonne volonté ou, disons, de la vente, et nous allons parler de la côte est qu'il y a en aucune façon ou en aucun temps des directives, afin de faire part de certaines préférences ou toute attitude pouvant être interprétées comme un effort pour attirer le transport dans une certaine direction ou le diriger vers un certain port.

M. Latter: Je crois qu'il est juste de dire que chacun fait son possible pour encourager le transport. Quoique cela ne l'affecte pas directement parce qu'ils sont des salariés. Mais en ce qui concerne la réputation du pilote du port, j'ai tout à fait confiance en disant que tous nos pilotes font de leur mieux afin de convaincre le navire de revenir, et ils donnent le meilleur service possible.

M. Harquail: C'est ce que je voulais vous entendre dire. Quoique évidemment leur fonction et leur responsabilité principale ne sont pas celles d'un super-vendeur, en même temps, ils sont suffisamment futés pour comprendre l'importance de l'attitude à prendre avec ces gens pour les inciter à revenir.

M. Latter: Oui, parce que, je le répète, nous en avons mis six à pied et ils comprennent que c'est dû à la diminution du transport. S'ils avaient pu convaincre le transport d'affluer, je suis sûr qu'ils l'auraient fait.

M. Harquail: Je voudrais passer de Halifax à ma région de Restigouche. Je vous ai questionné l'an dernier, lorsque vous avez comparu, au sujet du port de Dalhousie. Vous vous rappelez sans doute mes questions du moment à l'effet qu'il y avait certains malentendus au sujet des capacités et de la profondeur. Avez-vous eu des discussions ou entendu quoi que ce soit relativement au fonctionnement et aux installations de ce port dans les derniers mois?

M. Latter: Personnellement j'en ai très peu discuté, mais notre directeur des opérations est allé au moins 10 fois à Dalhousie depuis un an, à cause du nouveau quai à cet endroit. Le dragage n'a pas été bien fait; nous avons dû restreindre le tirant d'eau à 26 pieds. Cela a mis l'industrie en émoi, et à la suite de l'affaire Golden Robin, ce fut un émoi additionnel.

Tout ce que j'ai à dire là-dessus c'est que le ministère des Transports a mis une somme de côté par l'intermédiaire des Travaux publics, pour creuser l'accès à ce quai à 32 pieds et ils espèrent commencer les travaux tôt ce printemps.

Actuellement, nous avons des plongeurs sur les lieux chaque fois qu'un navire entre parce que des rochers s'éboulent de dessous le quai où il fut construit. Nous vérifions le fond chaque fois que nous faisons entrer un navire. Mais ce nouveau quai de Douglas Island a été un problème. Selon nous, il fut mal conçu, quoique nous ne soyons pas des ingénieurs.

M. Harquail: Alors, je suis sûr que vous pourrez comprendre ou suivre le raisonnement découlant de ma préoccupation, parce que ce quai est vital à cette industrie en particulier. Je connais beaucoup de gens qui respireront mieux lorsqu'ils auront complété le creusage à cet endroit. Alors il y aura moins de discussions et d'arguments . . . L'Administration de

[*Text*]

industry says it is 32, someone else says maybe you can and somebody says maybe you cannot.

• 2125

In terms of selling the port as to the efficiency of a facility, that is not a very—you talk about foundation as a base, or what is rock bed, or what is solid, that is obviously not a very good position to be in.

Capt Latter: We have assurance, and funds are available from the Department of Transport, to put in four Dolphins on that dock to stop ships from going in on the—you no doubt know the dock—port-hand side. Transport have put, also, two additional sets of ranges up for us so that we can operate there, at night. But down to 32 feet, I am not an engineer, it is going to take quite some sum of money and probably the Department of Public Works will have a bit of delay in their budget in getting the money required.

Mr. Harquail: Again from the positive side, then, we can conclude on the optimistic note that—is this within your purview to follow this through, to see that—to support the case for expenditures of Transport that it is a healthy situation there at all times?

Capt Latter: Yes. We have supported the case with the local transport officials, as well as with public works; we have talked to industry, and we all seem to be moving in the right direction. How fast we can move I am not sure.

Mr. Harquail: You say the situation is stabilized, now, and will be finalized once they carry out this work this coming summer?

Capt Latter: Once they carry out the work this coming summer it should be stabilized. That is it.

Mr. Harquail: Is that man you refer to Capt Ball?

Capt Latter: Captain Ball is the Director of Operations, yes.

Mr. Harquail: About winter conditions, that is a year-round port, what role do you play in insuring that appropriate icebreaking facilities are up there to keep the entrance free of what may be construed as not a very good situation, by some masters that would be considering going up there?

Capt Latter: In both the Restigouche and the Miramichi Rivers, we liaison with the Ice Information Office in Halifax as we know ships are coming and usually escort is provided from the Charlottetown base to the ships in and out of those areas. We have had no delays, this winter in spite of the heavy ice, because of ice.

Mr. Harquail: That is part of the pilotage responsibility to keep atop of that situation, to keep it free of any real adverse conditions?

Capt Latter: We feel it is our responsibility to make representations. If we have a ship coming we like to get her in

[*Interpretation*]

pilotage dit que c'est 27 et l'industrie dit que c'est 32. Quelqu'un dit que c'est peut être possible et d'autres non.

Pour ce qui est de l'efficacité de l'installation, puisque le fond est rocheux, on ne peut pas dire qu'elle soit très bonne.

M. Latter: Nous avons reçu l'assurance et des fonds sont d'ailleurs disponibles que le ministère des Transports installera quatre bouées de corps mort sur l'embarcadère pour empêcher les navires de se diriger du côté du port. Le ministère des Transports a également installé deux rangées de bollards pour nous faciliter le travail la nuit. Evidemment, il faudra creuser jusqu'à 32 pieds et je ne suis pas un ingénieur, mais je suppose que cela nécessitera de grandes dépenses; le ministère des Travaux publics devra probablement attendre un peu avant d'avoir l'argent nécessaire.

M. Harquail: Ainsi donc, on peut être optimiste. On peut être sûr que vous allez suivre toute cette affaire afin que le ministère des Transports rectifie la situation?

M. Latter: Oui. Nous avons insisté sur cette question auprès des fonctionnaires locaux des Transports et de ceux des Travaux publics. Nous avons parlé à l'industrie et il semblerait que nous nous dirigions tous dans la bonne direction. Cependant, je ne sais pas à quelle vitesse iront les choses.

M. Harquail: Vous dites que la situation est stabilisée à l'heure actuelle et que tous les travaux seront terminés l'été prochain?

M. Latter: La situation devrait se stabiliser aussitôt que ces travaux seront terminés au cours de l'été.

M. Harquail: La personne à laquelle vous faisiez allusion était-elle le capitaine Ball?

M. Latter: Le capitaine Ball est le directeur de l'exploitation. Oui.

M. Harquail: Le port est ouvert toute l'annéee; que faites-vous pour vous assurer que des brise-glace libèrent l'entrée de ce port dont la situation n'est sans doute pas idéale pour les capitaines qui voudraient peut-être s'y rendre?

M. Latter: Dans les rivières Restigouche et Miramichi, quand nous savons que des navires s'approchent, nous entrons en liaison avec le bureau de renseignements sur les conditions de la glace qui se trouve à Halifax et généralement une escorte de la base de Charlottetown permet aux navires d'entrer et de sortir du port. Nous n'avons connu aucun retard au cours de cet hiver, malgré l'épaisseur de la glace.

M. Harquail: Est-ce la responsabilité de l'administration du pilotage de rester au courant de la situation?

M. Latter: Nous estimons qu'il est de notre responsabilité de nous plaindre. Si un navire désire venir accoster dans un port,

[*Texte*]

on time and out on time and the liaison between ourselves and DOT has been excellent in this way.

Mr. Harquail: Thank you, Captain Latter. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. We do not have any more questioners. I would like to thank the Captain for having taken . . .

Mr. McCain: I am sorry, you missed me.

The Chairman: I am sorry, I did not have you down.

Mr. McCain.

Mr. McCain: This would be on the other group that we have for tonight, is it not?

The Chairman: No, we have another group. We have the Great Lakes Pilotage Authority.

Mr. McCain: All right. I would like to ask a couple of quick questions.

The Chairman: Yes.

Mr. McCain: How does the pilotage structure, in Canada, compare with the pilotage structure in the Atlantic Coast of the United States with respect to charges and services?

Capt Latter: Our . . .

Mr. McCain: And what about the immunities of ships moving into American ports versus the immunities of ships moving into Canadian ports?

Capt Latter: To the No. 1 question, Mr. Chairman, our tariffs, at present, are some 40 per cent below any tariff on the American seaboard. That is the charge part.

With respect to the question of the immunity, the Americans are much stricter in what ships take pilots and what do not, than we are, and even some of their naval vessels, American warships, have to take pilots unless they can prove the commanding officer is competent, in various ports, on the Eastern seaboard, where all Canadian naval vessels are exempt from pilotage.

Mr. McCain: I thought that the American structure granted immunity to particular captains who proved that they knew their port of destination adequately, not only in the navy but in other boats as well.

Capt Latter: The American pilotage falls under each state on the Eastern seaboard. It does not fall under federal jurisdiction. A master can get a pilotage certificate as much as you can in Canada but the pilotage authority of that state must grant an immunity and this is played very heavily, politically, in the United States, and it is a different system than ours altogether. Our system, to my mind of thinking, is much fairer if people would take advantage of it.

Mr. McCain: But there are immunities granted?

[*Interprétation*]

nous aimons qu'il le fasse à l'heure prévue et la liaison entre nous-même et le ministère des Transports a toujours été excellente à cet égard.

M. Harquail: Merci, capitaine Latter. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Il n'y a plus d'autres députés qui veulent poser des questions, par conséquent j'aimerais remercier le capitaine d'avoir . . .

M. McCain: Je m'excuse, mais vous m'avez oublié.

Le président: Pardon, je n'avais pas inscrit votre nom.

Monsieur McCain.

M. McCain: Peut-être mes questions portent-elles sur l'autre groupe qui témoignera ici ce soir.

Le président: Non, nous avons un autre groupe maintenant, nos témoins étant des représentants de l'administration de pilotage des Grands-Lacs.

M. McCain: Très bien, j'aimerais alors poser quelques brèves questions.

Le président: Bien.

M. McCain: Comment fonctionne le pilotage au Canada par rapport à celui de la côte Atlantique des États-Unis en ce qui a trait aux droits et services?

M. Latter: Notre . . .

M. McCain: J'aimerais également que l'on parle de l'exemption dont jouissent les navires qui entrent dans des ports américains par rapport aux navires qui accostent dans les ports canadiens.

M. Latter: Pour répondre à votre première question, monsieur le président, nos tarifs, à l'heure actuelle, sont de 40 p. 100 inférieurs aux tarifs américains. Je veux parler ici des droits.

En ce qui concerne la question de l'exemption, les Américains sont beaucoup plus stricts sur la question des navires qui sont obligés de prendre des pilotes et ceux qui ne le sont pas; certains de leurs propres navires de la marine, des navires de guerre, doivent prendre des pilotes à moins qu'ils ne puissent prouver que le capitaine est compétent dans différents ports du littoral atlantique, alors que tous les navires de la marine canadienne sont exempts de pilotage.

M. McCain: Je croyais que les Américains exemptaient certains capitaines qui avaient prouvé qu'ils connaissaient le port de destination convenablement et que ceci ne s'appliquait pas uniquement aux navires de la marine, mais aux autres également.

M. Latter: Dans le cas du littoral atlantique, le pilotage relève aux États-Unis des différents États et non de la juridiction fédérale. Un capitaine peut obtenir un certificat de pilotage, comme c'est le cas au Canada, mais il doit en outre obtenir l'exemption de l'administration de pilotage de l'État, ce qui est une chose politique aux États-Unis. A mon point de vue, le système canadien est beaucoup plus juste, si seulement on voulait s'en rendre compte.

M. McCain: Mais on accorde des exemptions.

[*Text*]

Capt Latter: There are immunities granted, yes.

Mr. McCain: In the American system?

Capt Latter: That is right.

Mr. McCain: There are very few immunities granted in the Canadian system.

Capt Latter: There is one great immunity, sir, in that if you can qualify for a pilotage certificate you need not have a pilot.

Mr. McCain: If the captain can qualify?

Capt Latter: If, either the captain, or any officer on the ship, as long as he is a regular member of the crew. He cannot hop from ship to ship but, if he is a regular member of the ship's crew, and can qualify, and write the examination, he is immune from pilotage. You cannot go much further than that.

• 2130

Mr. McCain: No, so his ship can come in without a pilot?

Capt Latter: And without any charge.

Mr. McCain: And the same applies in American ports?

Capt Latter: No, in Canadian ports the flag of the ship does not matter. I can be a Canadian on a Liberian ship and hold a pilotage certificate to get into Halifax, for instance, but in the United States I must be on a ship of my country's flag; I cannot be on a foreign ship. So we have more immunity in that way than anything the United States have.

Mr. McCain: To what degree are ships taking advantage of this immunity in our East Coast ports?

Capt Latter: Very little, as I said. It is just the companies that are not under the Canadian Merchant Service Guild, because the mariner feels that if he gets a pilotage certificate he is going to do himself out of the job as a pilot that he might want down the road five or six years from now. The more certificates, the less work for pilots, naturally.

Mr. McCain: All right, I will not hold the expert witnesses any further. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Capt. Latter, thank you very much, and your officials, for taking the time to appear before us this evening. You have been welcome. Thank you, sir.

Capt Latter: Thank you, Mr. Chairman.

DEPARTMENT OF TRANSPORT

Great Lakes Pilotage Authority, Ltd.

Vote 90—Payment to the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd.—$488,000

The Chairman: We have with us as witnesses Mr. Frank Jackson, who is the Chairman, and Mr. R. M. Childerhose, Comptroller. We have Captain Jackson Brooks, who is the

[*Interpretation*]

M. Latter: Oui.

M. McCain: Dans le système américain?

M. Latter: Oui.

M. McCain: Il y en a très peu dans le système canadien.

M. Latter: A cette grande différence près que si l'on obtient un certificat de pilotage, on n'a pas besoin d'engager les services d'un pilote.

M. McCain: Si le capitaine obtient ce certificat?

M. Latter: Le capitaine ou tout autre officer à bord qui est un membre en bonne et due forme de l'équipage, qui a les qualifications requises, qui peut passer l'examen. Dans un tel cas, le navire n'a pas besoin d'engager de pilote. Je crois qu'on ne pourrait pas prévoir des dispositions plus souples que celles-ci.

M. McCain: Ainsi donc le navire peut entrer au port sans pilote?

M. Latter: Et sans payer de droits.

M. McCain: La même chose se passe-t-elle dans les ports américains?

M. Latter: Non, dans les ports canadiens le pavillon du navire n'a pas d'importance. Un Canadien sur un navire libérien qui détient un certificat de pilotage peut entrer au port de Halifax, par exemple, mais aux États-Unis il faut qu'il se trouve sur un navire battant pavillon de son propre pays. Ainsi donc, nous avons beaucoup moins de restrictions qu'aux États-Unis.

M. McCain: Jusqu'à quel point les navires se prévalent-ils de cette exemption dans les ports de la côte est?

M. Latter: Comme je vous l'ai dit, très peu. Seules en profitent les compagnies qui ne relèvent pas de la Guilde de la marine marchande du Canada; en effet, les marins estiment que s'ils obtiennent un certificat de pilotage ils ne pourront plus, dans cinq ou six ans essayer d'obtenir un travail de pilote; évidemment, plus y il y a de personnes qui détiennent des certificats, moins il y a de travail pour les pilotes.

M. McCain: Je vois. Je ne tiendrai pas les témoins plus longtemps. Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur McCain. J'aimerais remercier le capitaine Latter ainsi que ses fonctionnaires qui ont pris le temps de venir témoigner au Comité ce soir. Vous avez été les très bienvenus. Merci, monsieur.

M. Latter: Je vous remercie, monsieur le président.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée

Crédit 90—Paiement à l'Administration de pilotage des Grands Lacs Limitée—$488,000

Le président: Nos témoins aujourd'hui sont monsieur Frank Jackson, président et monsieur R. M. Childerhose, contrôleur. Le capitaine Jackson Brook est le directeur général. Je leur demanderai de bien vouloir venir s'assoir à la table.

[*Texte*]

General Manager. I would ask them to come up to the table, please.

Mr. Jackson has a brief statement that he would just like to put on record before we start with the questioning. Mr. Jackson.

Mr. Frank Jackson (Chairman, Great Lakes Pilotage Authority, Ltd.): Gentlemen, this only takes a couple of minutes but I think it may help give you a background into our Authority. The Great Lakes Pilotage Authority provides pilotage service within the region defined for our authority in the schedule of the Pilotage Act.

Our region covers the waters of the St. Lawrence River west of the St. Lambert Lock in Montreal, all of the Great Lakes and the Port of Churchill in Manitoba.

From an operation point of view our region is divided into six pilotage areas. Four of these areas operate through international waters and so we have had to agree to a sharing of pilotage responsibilities with the United States. This sharing is detailed in a memorandum of Arrangements which exists between the two countries.

The user-pay concept prevails with the Pilotage Authorities and we are obliged through applying tariffs to the users to become financially self-sufficient. We hope to achieve this by the 1978-79 season. Our deficit for last year and for the preceding year exceeded $1 million for each of those years. This year we have budgeted for a deficit of $488,000. Our success in this area is very much dependent on our being able to get sufficient increases in tariffs for succeeding years; the tariffs charged the shipping companies are our only source of income.

I would like to draw your attention to an extraordinary expense which the Treasury Board has ruled is the responsibility of this Authority. The Pilotage Act allows employee pilots to buy back for superannuation purposes any time they worked as a pilot prior to joining this Authority. Some pilots have elected to do this and we, as the employer, are asked to match their contributions, even though they go back far beyond this Authority coming into being.

Our matching contributions were withheld until the Treasury Board decision, when it was necessary for us to pay approximately $150,000 to cover our arrears in this matter. It just happened that last year there was a strong influx of traffic during November and December and we had sufficient funds to cover this unexpected expense. Since January of this year, we have been matching these payments on a monthly installment basis in accordance with the decision of the Secretary of the Treasury Board.

That completes my brief opening statement.

The Chairman: Thank you, Mr. Jackson. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: You spoke to us about this last year or the year before. Why did you see fit to raise it again? Is it a real burden?

[*Interprétation*]

Monsieur Jackson a une brève déclaration à faire, avant que nous passions aux questions. Monsieur Jackson.

M. Frank Jackson (Président, Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée): Messieurs, ma déclaration ne prendra que quelques minutes, mais je crois qu'elle vous donnera une idée de notre administration. L'Administration de pilotage des Grands lacs offre le service de pilotage dans la région définie dans l'annexe de la Loi sur le pilotage.

Notre région s'étend des eaux du fleuve St-Laurent à l'ouest de l'écluse de St-Lambert à Montréal, tous les Grands Lacs et le port de Churchill au Manitoba.

En ce qui a trait à l'exploitation, notre région est divisée en six zones de pilotage. Quatre de ces zones sont en eaux internationales et nous avons dû nous mettre d'accord pour partager les responsabilités de pilotage avec les États-Unis, conformément au mémoire d'entente entre les deux pays.

Les utilisateurs paient les droits de pilotage, ce qui nous permet d'être indépendants financièrement. Nous espérons qu'il en sera véritablement le cas au cours de la saison 1978-1979. Notre déficit pour l'année passée et l'année précédente a dépassé $1 million pour chacune de ces années. Cette année, nous prévoyons un déficit de $488,000. Notre succès en ce domaine dépend de la possibilité de majorer suffisamment nos tarifs au cours des prochaines années; les droits imposés aux compagnies de navigation sont notre seule source de revenus.

J'aimerais attirer votre attention sur une dépense extraordinaire qui a été jugée comme relevant de la responsabilité de notre administration par le Conseil du Trésor. La Loi sur le pilotage permet aux pilotes employés par le ministère des Transports de verser rétroactivement leurs contributions au Régime de pension pour des emplois de pilote qu'ils auraient eus avant d'être engagés par notre administration. Certains pilotes ont choisi de se prévaloir de ce privilège et nous devons, en tant qu'employeur, verser la même contribution à la Caisse que ces derniers, même pour des périodes nettement antérieures à l'établissement de notre administration.

Nous n'avons pas versé nos contributions avant que le Conseil du Trésor n'en décide ainsi et nous avons dû verser quelque $150,000 pour couvrir les arriérés en la matière. Heureusement, l'année passée nous avons eu beaucoup de circulation au cours des mois de novembre et de décembre et nous avions par conséquent suffisamment de fonds pour couvrir cette dépense inattendue. Depuis janvier de cette année, nous faisons nos versements mensuellement conformément à une décision du secrétaire du Conseil du Trésor.

Cela met fin à ma déclaration.

Le président: Merci, monsieur Jackson. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Vous nous avez parlé de l'année passée et de l'année précédente. Pourquoi avez-vous estimé que vous deviez

[*Text*]

Mr. Jackson: Well, because a decision has been made on this. This is something we had not had a ruling on and we had awaited a ruling for over a year.

Mr. Forrestall: You were waiting for the ruling from whom?

Mr. Jackson: From Treasury Board.

Mr. Forrestall: From Treasury Board. And you now have a ruling that directs you to do something?

Mr. Jackson: Yes.

Mr. Forrestall: Why does that offend you?

Mr. Jackson: It does not offend me.

Mr. Forrestall: I am sorry. Offend is probably the wrong word, but . . .

Mr. Jackson: Well, I felt that we are obliged to put in a budget each year and live up to this budget. Here we have an expense which we had not thought belonged to us, because the expense goes away back beyond our Authority being formed.

Mr. Forrestall: Your employees are not salaried employees, or are they?

Mr. Jackson: We have five different groups of pilots.

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Jackson: And they are all employees except one group, and this is a contract group.

Mr. Forrestall: And you do not pay to the contract group?

Mr. Jackson: Sorry.

Mr. Forrestall: You are not paying arrears and matching contributions?

Mr. Jackson: No. But they are able to elect to become employees, and there is a good chance that in the next two weeks they may do this, in which case they could then be covered by the very thing that I am telling you about here.

Mr. Forrestall: They would as well, you presume, have the option of going all the way back into the past and making themselves current?

Mr. Jackson: If they so elect, yes.

Mr. Forrestall: How many pilots do you have and what percentage are of the contract group?

Mr. Jackson: We have 119 pilots total and 18 of them are the contract pilots. They are what we call District 1.

Mr. Forrestall: Then 101 are employed and you are anticipating an addition, or at least this is a possibility?

Mr. Jackson: Yes.

Mr. Forrestall: Coming back to your deficit of $448,000, then $150,000 up until the end of the year. This is part of that, built into this $448,000, $150,000 in matching arrears?

[*Interpretation*]

à nouveau soulever la question? Est-ce là une véritable charge pour votre administration?

M. Jackson: Aucune décision n'avait été prise à l'égard de cette question et nous avons dû attendre celle-ci pendant plus d'un an.

M. Forrestall: Vous attendiez la décision de qui?

M. Jackson: Du Conseil du Trésor.

M. Forrestall: Du Conseil du Trésor et vous en avez obtenu une décision?

M. Jackson: Oui.

M. Forrestall: Pourquoi cela vous choque-t-il?

M. Jackson: Cela ne me choque pas.

M. Forrestall: Je m'excuse, peut-être ai-je employé le mauvais terme, mais . . .

M. Jackson: J'estimais que nous étions obligés de présenter un budget chaque année et de nous y tenir. Nous avons buté contre une dépense qui ne relevait pas exactement de notre administration et qui était même antérieure à son établissement.

M. Forrestall: Vos employés sont-ils salariés ou non?

M. Jackson: Nous avons cinq différents groupes de pilotes.

M. Forrestall: Je vois.

M. Jackson: Quatre de ces groupes sont des employés et nous avons un groupe à contrat.

M. Forrestall: Et vous ne versez pas de contributions pour le groupe à contrat?

M. Jackson: Pardon?

M. Forrestall: Vous ne versez pas de contributions pour ce groupe?

M. Jackson: Non. Cependant, ils peuvent choisir de devenir employés, ce qui se passera très probablement au cours des deux prochaines semaines. Dans ce cas, il se passerait à leur égard exactement ce dont je vous ai parlé pour les autres employés.

M. Forrestall: Ils pourraient donc contribuer au fonds pour emploi antérieur?

M. Jackson: S'ils le désirent, oui.

M. Forrestall: Combien de pilotes avez-vous et combien y en a-t-il qui font partie de ce groupe à contrat?

M. Jackson: Nous avons un total de 119 pilotes dont 18 sont à contrat. Ils font partie de ce que nous appelons le District 1.

M. Forrestall: Ainsi donc, vous avez 101 employés salariés et il est possible que d'autres le deviennent n'est-ce pas?

M. Jackson: Oui.

M. Forrestall: Pour en revenir à votre déficit de $448,000, $150,000 de cette somme servent aux contributions de l'employé au fonds de pension?

[*Texte*]

Mr. Jackson: Last year, as I said, we were fortunate in that we had a surplus of money built up because of this heavy traffic at the end of the year, so we were able to pay back the arrears that existed for the few years up until the end of 1976, so that is out of the way. But, from now on in, whatever they elect to pay in superannuation, we are forced to match—which should amount to about $3,000 a month.

Mr. Forrestall: A month? For all of them?

Mr. Jackson: Yes.

Mr. Forrestall: Have you had any other extraordinary expenditures? What was your deficit the year before?

Mr. Jackson: We had aimed for $1,376,000, and I think we reduced it by $150,000, so it was in the order of $1.2 million.

Mr. Forrestall: Again, like your colleagues on the east coast, you are pretty much on track with your originally intended break-even period?

Mr. Jackson: Yes.

Mr. Forrestall: Asking this question may seem mundane, but I do so to commend, not only yourselves, but the Atlantic pilotage people, for at least sticking to a program, laying one out and sticking to it.

Are you people still doing Hudson Bay?

Mr. Jackson: Yes, we are.

Mr. Forrestall: You are. How is that working out? Do we have a full-time . . .

• 2140

Mr. Jackson: We did have an arrangement up there whereby we would supply a pilot, but as a back-up pilot we would have a local tugmaster who is operating there for the National Harbours Board or Ports Canada. Last year we were unable to continue with this man and we had to supply our own people up there 100 per cent. We had two or three pilots up there, depending on the traffic using the port at the time.

Mr. Forrestall: Do we ask our pilots to go up there and stay for a prolonged period, or do we fly them in and out as and when required?

Mr. Jackson: We have a group of pilots out on Lake Ontario who seem fairly keen on gaining other experience, and we are able to use these pilots. We send them up for short periods of time and they would run a roster on this task.

Mr. Forrestall: We had no experiences then of any delay in the movement of any bottoms in and out of there because of the absence of qualified pilots?

M. Jackson: There may have been some short delays. What we did have experience with is sending pilots up there and finding no ships coming in because wheat was not being delivered to the port.

Mr. Forrestall: Oh, yes. That is a costly venture for you then.

[*Interprétation*]

M. Jackson: L'année passée, comme je l'ai dit, nous avons eu la chance d'avoir des fonds supplémentaires à cause de la circulation intense à la fin de l'année, ce qui nous a permis de verser les arriérés jusqu'à la fin de 1976. Cependant, à partir de maintenant, nous sommes obligés de contribuer la part de l'employeur au fonds de pension, ce qui devrait se chiffrer à un total de $3,000 par mois.

M. Forrestall: Par mois? Pour tous les employés?

M. Jackson: Oui.

M. Forrestall: Avez-vous eu d'autres dépenses extraordinaires? Quel était votre déficit l'année précédente?

M. Jackson: Nous avions prévu un budget de $1,376,000 que nous avons réduit de $150,000 et par conséquent celui-ci s'élevait à 1.2 million de dollars.

M. Forrestall: Ainsi, comme vos collègues de la côte est, votre administration est plus ou moins rentable?

M. Jackson: Oui.

M. Forrestall: Ceci pourrait paraître superflu, mais j'aimerais vous féliciter ainsi que l'administration de pilotage de l'Atlantique de vous être tenus à un programme.

Vous occupez-vous toujours du pilotage dans la Baie d'Hudson?

M. Jackson: Oui.

M. Forrestall: Je vois. Comment cela fonctionne-t-il là-bas?

M. Jackson: Nous avions une entente là-bas, selon laquelle nous fournissions un pilote, quoique nous avions un pilote d'urgence dans la personne d'un capitaine de remorqueur local employé par le Conseil des ports nationaux, ou Ports Canada. L'année dernière, nous n'avons pu continuer de l'employer, ce qui nous a obligé à employer seulement notre personnel. Nous avions deux ou trois pilotes là-bas, selon les bâtiments utilisant le port.

M. Forrestall: Nos pilotes sont-ils là pour une longue période de temps ou s'y rendent-ils par avion selon les besoins?

M. Jackson: Il y a un groupe de pilotes sur le lac Ontario, qui semblent très intéressés à acquérir de l'expérience, et que nous envoyons là-bas. Ils y vont pour une courte période de temps, selon une liste nominale établie.

M. Forrestall: Donc il n'y a eu aucun délai dans le mouvement de navires vers ou hors du port à cause d'un manque de pilotes qualifiés?

M. Jackson: Peut-être y a-t-il eu de courts délais. Mais il nous est arrivé d'envoyer des pilotes là-bas, qui ont trouvé le port vide de bateaux car on n'avait pas de blé à charger dans le port.

M. Forrestall: Ah, oui. C'est donc une opération coûteuse pour l'Administration.

[*Text*]

Mr. Jackson: Yes.

Mr. Forrestall: Very much so, I would think. Does that happen very often?

Mr. Jackson: No. I know of one occasion where three ships were waiting and there was no wheat.

Mr. Forrestall: No wheat.

Mr. Jackson: They had a fairly active year in Churchill last year. They had 29 vessels come in and they shipped something like 800,000 tons.

Mr. Forrestall: What would our revenue out of that have been?

Mr. Jackson: I think we went in the hole up there, but Mr. Childerhose could tell you.

Mr. R. M. Childerhose (Comptroller, Great Lakes Pilotage Authority): I do not recall our revenue. I recall our deficit, and it was about $10,000 for the season.

Mr. Forrestall: About $10,000. It costs quite a bit to send a man up there and bring him back, I suppose. How would you get him in and out of there? Fly him in? You would have to, would you not?

Mr. Jackson: Yes.

Mr. Forrestall: What are you estimating your deficit will be for the coming year?

Mr. Jackson: I think in the coming year we hope to see some black ink—$10,000.

Mr. Forrestall: About a $10,000 profit. Good for you. Good going.

Mr. Jackson: This is contingent, of course, on our getting an increase in tariffs at the end of the year, probably 15 per cent.

Mr. Forrestall: You are looking for 15 per cent. Have you filed the application for that as yet?

Mr. Jackson: Not for this year. But you are talking now of another year; 15 per cent for next year. Again, this is contingent on getting an increase in traffic of about 5 per cent.

Mr. Forrestall: Of about 5 per cent. Have you seen able to identify any of that 5 per cent, or is it an historic projection?

Mr. Jackson: It is very hard to predict. Last year we predicted something like 5 per cent and we ended up with nearer 10 per cent. You can look at it one way and we had 8 per cent, and another way we had 12 per cent; so you could say, rounding it off at 10 per cent, that we had an increase double what we had anticipated. Mind you, if it had not been for that increase we may not have been able to pay this money for the superannuation.

Mr. Forrestall: Was that added influx ships plying between Canadian ports, or were they largely ships using the system going into U.S. ports?

[*Interpretation*]

M. Jackson: Oui.

M. Forrestall: Je dirais même très coûteuse. Cela se produit-il très souvent?

M. Jackson: Non. Je me rappelle, toutefois, une occasion où trois bateaux attendaient en vain pour le blé.

M. Forrestall: Il n'y avait pas de blé.

M. Jackson: Le port de Churchill a été très actif, l'année dernière. Vingt-neuf vaisseaux s'y sont rendus pour sortir quelques 800,000 tonnes.

M. Forrestall: Quel serait le revenu pour une saison pareille?

M. Jackson: Je crois que nous avons eu un déficit; M. Childerhose vous le dira.

M. R. M. Childerhose (Contrôleur, administration de pilotage des Grands Lacs): Je ne me souviens pas du revenu global, mais très bien de notre déficit, qui s'est chiffré à $10,000 pour la saison.

M. Forrestall: Environ $10,000. Cela doit coûter assez cher d'envoyer un homme là-bas et ensuite de le ramener. Comment s'y rendait-il? Par avion? C'est bien la seule façon, n'est-ce pas?

M. Jackson: Oui.

M. Forrestall: Quel déficit avez-vous estimé pour l'année à venir?

M. Jackson: L'année prochaine, nous comptons faire un profit d'environ $10,000.

M. Forrestall: Un profit d'environ $10,000. Cela est très bien. Bon travail.

M. Jackson: Tout dépendra, évidemment, d'une majoration des tarifs à la fin d'année, sans doute de 15 p. 100.

M. Forrestall: Vous cherchez à augmenter de 15 p. 100. Avez-vous déjà fait la demande?

M. Jackson: Pas pour cette année. Mais vous parlez d'une autre année; ce serait 15 p. 100 pour l'année prochaine. De nouveau, cela dépendra d'une augmentation du trafic d'environ 5 p. 100.

M. Forrestall: D'environ 5 p. 100. Avez-vous identifié les secteurs où vous retirerez ce 5 p. 100, ou est-ce une projection historique?

M. Jackson: C'est plutôt difficile à prédire. L'année dernière nous avions prédit environ 5 p. 100 d'augmentation, mais nous avons eu une augmentation de 10 p. 100. Selon la façon de s'y prendre, on peut dire qu'on a eu 8 p. 100 ou 12 p. 100, en moyenne 10 p. 100, ce qui représente quand même le double de l'augmentation prévue. Toutefois, sans cette majoration, il aurait été difficile de payer les contributions au régime de pension.

M. Forrestall: Était-ce une augmentation du trafic entre ports Canadiens, ou plutôt une augmentation du nombre de navires allant aux ports américains qui empruntent la Voie maritime?

[*Texte*]

Mr. Jackson: I think the bulk of the ships would be going into U.S. ports, but it is very hard for me to say. Maybe our general manager has something on this.

Mr. Forrestall: It was not particularly a movement of grain or iron ore or anything of that nature. Was it one specific thing or was it just a general increase?

Mr. Jackson: A general increase.

You asked about the ports. Have you any comment on that, Captain Brooks?

Capt Jackson Brooks (General Manager, Great Lakes Pilotage Authority): Most of the ships coming into the Seaway into our region are going to American ports. There was not any large grain movements, and a lot more traffic went into our own ports at the very end of the year. We were facing almost a zero growth until the fall, and then we did have a pickup.

Mr. Forrestall: Cargoes coming in or moving both ways?

Capt Brooks: Both ways, sir.

Mr. Forrestall: I am pleased, Mr. Chairman, that we are looking toward the prospect of making a bit of a profit next year. I hope it is not being done at the expense of the user. Now that you are at that level you will have to reduce your tariffs, because by law of Mr. Lang, the Minister, we are only allowed to break even or suffer the consequences of a loss of jobs.

Thank you, Mr. Chairman. I am pleased with that, and I say that quite sincerely.

• 2145

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. McCain.

Mr. McCain: Along with your agreement with the United States, do you have common charges as well as agreement to cross the international line?

Mr. Jackson: Yes, we do. We share revenues in different areas, and this varies from one area to the other.

Mr. McCain: All right, then—that part of it. Would it be as cheap for a boat to go into Thunder Bay as it would Duluth or Detroit? Would your pilotage fees be comparable?

Mr. Jackson: I think they are fairly close, yes.

Mr. McCain: In connection with wharves which may be constructed or altered, are your personnel ever consulted about their knowledge of the water before the plan for a pier would be made?

Mr. Jackson: Yes, this is happening—well, occasionally. Last year we were consulted, for example, on the port of Churchill, and just recently we were asked about the port of Oshawa on Lake Ontario.

[*Interprétation*]

M. Jackson: La plupart des bateaux se rendaient dans les ports américains, mais je ne suis pas vraiment en mesure de vous le dire. Peut-être le Directeur général pourrait-il rajouter quelques mots.

M. Forrestall: L'augmentation de trafic ne portait pas dans un secteur particulier par exemple le grain ou le minerai de fer, ou que sais-je. Était-ce le cas d'un produit particulier ou simplement une augmentation générale du trafic?

M. Jackson: Plutôt une augmentation générale.

Vous avez posé une question au sujet des ports. Pourriez-vous y répondre, capitaine Brooks?

Capt Jackson Brooks (Directeur général, Administration de pilotage des Grands Lacs): La plupart des bateaux empruntant la Voie maritime, dans notre région se rendent dans des ports américains. Il n'y a pas eu de mouvements importants de grain, et le trafic dans nos propres ports a augmenté vers la fin de l'année. Jusqu'à l'automne, nous n'avions pas eu de croissance réelle, et c'est durant cette période automnale que le trafic a augmenté.

M. Forrestall: Il s'agissait donc de cargaisons qui rentraient et sortaient des ports?

Capt Brooks: Dans les deux sens, monsieur.

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis ravi d'apprendre qu'on anticipe un profit l'année prochaine. J'espère que ce ne sera pas aux dépens de l'usager. Maintenant que vous ressentez une telle croissance, vous devrez réduire les tarifs car selon la loi de M. Lang, le ministre, on ne peut pas se permettre de faire des profits, ou alors il faut subir une attrition d'emplois.

Merci, monsieur le président. Je suis sincèrement très satisfait des réponses.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur McCain.

M. McCain: En plus de l'entente avec les États-Unis, avez-vous des tarifs communs aussi bien que le droit de traverser la ligne internationale?

M. Jackson: Oui, c'est bien ça. Nous partageons les revenus dans différentes régions, et qui peuvent varier d'une région à l'autre.

M. McCain: Très bien, alors parlons de ce secteur. Serait-il aussi coûteux pour un bateau de se rendre à Thunder Bay qu'à Duluth ou à Détroit? Les frais de pilotage seraient-ils comparables?

M. Jackson: Oui, ils se comparent assez bien.

M. McCain: Dans la construction ou la transformation des quais, votre personne est-il consulté sur ses connaissances des eaux, avant que le plan d'un nouveau quai soit préparé?

M. Jackson: Oui, cela arrive—occasionnellement. L'année dernière, par exemple, on nous a consulté au sujet du port de Churchill, et récemment, on nous consultait sur le port de Oshawa sur le lac Ontario.

[*Text*]

Mr. McCain: Do you feel that your men have a knowledge which perhaps some others would not have? What advantage is there to their consultation with you in this?

Mr. Jackson: I visited the port of Churchill last year and talked to the three pilots who were familiar with that port at that time, and in conversation with me they were obviously most concerned about taking vessels out of this port, especially when you got into long length vessels, vessels exceeding 550 feet. The channel at the port of Churchill takes almost a right angle bend as you go out, and they were concerned that the ships that were coming in were getting longer and it became harder to get around this obstruction.

There also was another problem. As ships were being loaded—I should explain that in that port the ships can only be loaded when the tide is high. If the ship is loaded and for some reason it just cannot go out at that time, it is possible that the ship could end up sitting on the bottom. I know there have been a couple of minor groundings up there. And there have been occasions, too, where pilots have felt the ship that they had to move out which was now fully loaded had a damn good chance of going aground.

Mr. McCain: You mean that it would have suffered damage as a result of the tide going out and leaving it sitting on the bottom?

Mr. Jackson: Yes.

Mr. McCain: Would this perhaps have impaired its steerage, the capability of steering the boat? Is this what you are saying, or hull damage?

Mr. Jackson: It probably would have impaired everything. It would have impaired the steerage and also the vessel itself. That is, once the vessel is loaded, there is no way of unloading in that port, so the choice is to take it out and it could become quite a kamikaze operation.

Mr. McCain: Could they not schedule loadings so that they would complete them at high tide?

Mr. Jackson: This is what they do do. You can imagine a pilot being called down to take this ship out. He may have had no contact with the ship. Someone else may have brought it in. Suddenly he finds that he is down there with a 600-foot ship—I think the longest ship that ever came in there was 660 feet—fully loaded, the tide is going out and he realizes there is a great risk in taking this thing out. And he really has no alternative. He has to take it out. He has to risk taking it out.

Mr. McCain: For fear it might ground otherwise.

Mr. Jackson: Yes.

Mr. McCain: So it might ground either way is what you are saying.

Mr. Jackson: Yes.

Mr. McCain: Well, now, what I asked you was, are you consulted in respect to . . .

Mr. Jackson: Yes, I am.

Mr. McCain: . . . pier construction? You are consulted with respect to what ships should come in and out, but what about

[*Interpretation*]

M. McCain: Croyez-vous que votre personnel a une connaissance que d'autres n'ont peut-être pas? Quels fruits ces consultations vous rapportent-ils?

M. Jackson: Lors d'une visite au port de Churchill l'année dernière, j'ai parlé à 3 pilotes qui connaissaient bien ce port à ce moment-là et ils m'ont rapporté certaines préoccupations au sujet de la navigation de certains bateaux hors ce port, surtout les bateaux très longs, dépassant les 550 pieds. Le chenal du port de Churchill fait presque angle droit à la sortie, et ces pilotes étaient inquiets du fait que les bateaux qui s'y rendait étaient toujours plus longs, et qu'il était plus difficile de tourner dans le chenal.

Il y avait un autre problème. Lorsque les bateaux étaient chargés—je dois vous expliquer que dans ce port, les bateaux ne peuvent être chargés qu'à marée haute—si le bateau était chargé et pour quelque raison ne pouvait sortir au bon moment, il pouvait arriver qu'il touche le fond. Il y a déjà eu quelques échouages mineurs dans cet endroit. Et parfois, les pilotes pressentaient que les bateaux qu'ils devaient diriger hors du port, pleinement chargés, pourraient très bien échouer.

M. McCain: Donc ces bateaux auraient pu subir des avaries par ce qu'ils touchaient le fond à marée basse?

M. Jackson: Oui.

M. McCain: Cela endommagerait la timonerie? Serait-ce ce genre d'avaries, ou plutôt des dégâts à la coque?

M. Jackson: Cela pourrait endommager le tout, aussi bien la timonerie, que le bateau lui-même. Lorsque le bateau est chargé, il n'y a aucun moyen de le décharger dans le port, donc l'alternative est de le sortir du port, ce qui peut être très dangereux.

M. McCain: Ne pouvait-on pas programmer les chargements, pour qu'ils soient terminés à marée haute?

M. Jackson: C'est bien ce que l'ont fait. Imaginez-vous un pilote qui est appelé à sortir un tel bateau. Peut-être n'a-t-il eu aucun contact avec ce bateau. Un autre pilote l'a peut-être amené au port. Soudainement, il se voit pris avec un bateau de 600 pieds—je crois que le plus long bateau qui soit entré dans ce port était de 660 pieds—pleinement chargé, une marée qui baisse, et une sortie qui lui demandera de courir un grand risque. Il n'a quand même pas le choix, il faut le sortir. Il doit risquer sa chance.

M. McCain: De peur qu'il n'échoue autrement.

M. Jackson: Oui.

M. McCain: Donc de toute façon il y a risque qu'il échoue.

Mr. Jackson: Oui.

M. McCain: Bon, je vous demandais si vous étiez consulté à l'égard de . . .

M. Jackson: Oui, en effet.

M. McCain: . . . de la construction des quais? On vous consulte au sujet des bateaux qui peuvent entrer ou sortir, mais

[*Texte*]

pier construction? One of the ports discussed tonight it is said was constructed contrary to the existing currents and there has been difficulty ever since in that port.

Mr. Jackson: The consultation we have . . .

Mr. McCain: It is not one of yours.

Mr. Jackson: It was from the point of view of dredging in Churchill. I think that the pilots were able to contribute quite a bit to the making of a decision on this.

• 2150

Mr. McCain: Where and how much to dredge?

Mr. Jackson: Yes. You must understand, too, that they were able to help with the location of some navigation lights too.

Mr. McCain: How does it happen that you had to take on pilots, or you did take on pilots, which cost you so much money in your superannuation charges. How did this occur?

Mr. Jackson: It is part of the Act, it is written into [—]

Mr. McCain: Well, you mean that a contract pilot, when taken on staff, is eligible for . . .

Mr. Jackson: Not a contract pilot, a pilot who was taken on staff and has elected to become an employee, as it happened in four of our districts.

Mr. McCain: Under what authority were they piloting before they came under your authority?

Mr. Jackson: They were pilots in ports on the coast, or on the river, or on the lakes.

Mr. McCain: Would they have paid into the superannuation fund prior to being your employees?

Mr. Jackson: Some of them would have, yes.

Mr. McCain: Well, then, they were contract people of some sort prior to that time.

Mr. Jackson: Yes.

Mr. McCain: There is only one pilotage structure in Canadan—you are a Branch, and the Atlantic is another, and so on—is there not? You are comparable in your structures.

Mr. Jackson: These have existed only since 1972, since the middle of 1972, when the four authorities came into being. And what I am talking about went on maybe 20 or 25 years ago, and it is this service that these pilots have elected to pay the superannuation on.

Mr. McCain: And they had no superannuation under the former structure?

Mr. Jackson: Some of them would have, some of them maybe not. But, you know, it was a private thing with them, whatever corporation they had organized, and I do not know too much about this. It was something that went on, as I say, 20 or 25 years ago, in some cases.

Mr. McCain: Thank you very much.

[*Interprétation*]

est-ce le cas au sujet de l'aménagement des quais? On a discuté d'un de ces ports ce soir, que l'on dit avoir été construit dans le sens contraire du courant actuel et que depuis ce port donne beaucoup de fil à retordre.

M. Jackson: Les consultations que nous avons . . .

M. McCain: Ce n'est pas un des vôtres.

M. Jackson: . . . portaient sur le dragage à Churchill. Les pilotes ont pu participer d'une façon importante à la prise de décisions à ce sujet.

M. McCain: Sur l'endroit et la profondeur du dragage?

M. Jackson: Oui. Aussi, ils ont pu aider à situer certains phares de navigation.

M. McCain: Comment se fait-il que vous avez dû embaucher des pilotes, qui ont coûté si cher en frais de fonds de retraite? Comment cela s'est-il produit?

M. Jackson: Cela fait partie de la loi, c'est prescrit par la loi.

M. McCain: Dites-vous qu'un pilote à contrat, quand il devient membre du personnel permanent, est admissible à la . . .

M. Jackson: Pas un pilote à contrat, mais un pilote qui a été embauché et qui a choisi de devenir un employé, comme cela a été le cas dans quatre de nos districts.

M. McCain: De quel droit pilotaient-ils avant qu'ils ne soient soumis à votre administration?

M. Jackson: Il s'agit de pilotes dans les ports de la rive, du fleuve, ou des Grands lacs.

M. McCain: Payaient-ils des contributions au fonds de pension avant de devenir vos employés?

M. Jackson: Certains d'entre eux, sans doute.

M. McCain: Donc ils devaient travailler à contrat à un moment précédant cette période.

M. Jackson: Oui.

M. McCain: Il n'y a qu'une structure de pilotage au Canada—vous en êtes une direction, l'Atlantique en est une autre, ainsi de suite, n'est-ce pas? Vos structures sont semblables.

M. Jackson: Ces administrations de pilotage n'existent que depuis 1972, la mi-72, moment où l'on a créé les quatre administrations. Je parle d'il y a 20 ou 25 ans, et c'est sur cette période de service que les pilotes ont choisi de payer une contribution au fonds de pension.

M. McCain: Il n'y avait donc aucun fonds de retraite dans la structure précédente?

M. Jackson: Dans certains cas sans doute, mais dans d'autres probablement pas. Vous savez, c'était une société privée créée par eux, je ne sais pas grand-chose à ce sujet. Cela se passait, il y a 20, 25 ans dans certains cas.

M. McCain: Merci beaucoup.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Thank you, Mr. Chairman. Very briefly, I have just a couple of more comments perhaps rather than questions. I was pleased to hear our witness say that the user-pay concept seems to be working . . .

An hon. Member: It is the only place in Canada . . .

Mr. McIsaac: Well, as far as the pilotage is concerned I think that is worth noting.

Mr. Jackson: You may have us up next year and tell us it did not work, but we will keep trying.

Mr. McIsaac: We will leave that to you and we will hope that is not the case.

Secondly, I was interested, also, in your remarks to the effect that the utilization at Churchill had lost—you say about $10,000 in that operation—and I was going to ask. What was that loss on? I mean: what were your fees generally? There was a lot of grain moved out of there; it was a record year, I believe, as far as that goes. But are you talking about $100,000 of total fees, or are we talking $10,000 loss on $20,000 worth of charges or what proportion is it?

Mr. Jackson: I would like Mr. Childerhose to answer this, I think he has the figures.

The Chairman: Mr. Childerhose.

Mr. Childerhose: Yes, our pilotage revenue, in Churchill, was in the neighbourhood of $10,000; our operating expenses $20,000; with a deficit of around $10,000.

Mr. McIsaac: I see.

Mr. Childerhose: It is an approximation.

Mr. McIsaac: Yes, I see.

Mr. Childerhose: It is not a high-revenue area.

Mr. McIsaac: No. Okay, that is all right, I have no other questions, particularly, Mr. Chairman. I am glad to have the gentlemen, here, and appreciate their comments with respect to the pension procedures and other points made, and the clarification on the Hudson Bay charges. It is all yours, Mr. Chairman.

The Chairman: Is that it, Mr. McIsaac?

Mr. McIsaac: Thank you very much.

The Chairman: Fine, thank you.

Mr. Jackson, Mr. Childerhose and Mr. Brooks, thank you very much for taking the time to appear before us, this evening. It has been most interesting.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interpretation*]

Le président: Merci, monsieur McCain.

Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Merci, monsieur le président. Je serai bref, j'ai certains commentaires à faire, plutôt que des questions à poser. Cela m'a réjoui d'entendre le témoin dire que le système de paiement par l'usager semble fonctionner.

Une voix: C'est le seul endroit au Canada . . .

M. McIsaac: Dans le cas du pilotage, il est bon de le noter.

M. Jackson: L'année prochaine vous nous direz peut-être qu'il n'a pas fonctionné, mais que nous devrons continuer nos efforts.

M. McIsaac: C'est à vous d'y voir; nous espérons que ce ne sera pas le cas.

Deuxièmement, je me suis intéressé aussi à vos remarques du fait que les opérations à Churchill avaient coûté vous avez dit environ $10,000—et je voulais vous demander: sur combien avez-vous subi cette perte? Quels étaient vos taux en général? Beaucoup de grain est sorti de ce port; ce fut une année record. Est-il question ici d'une centaine de milliers de dollars de frais ou s'agit-il d'une perte de $10,000 sur $20,000 de revenu; quelle était la proportion de la perte?

M. Jackson: Je demanderai à M. Childerhose de répondre, il connaît les chiffres.

Le président: Monsieur Childerhose.

M. Childerhose: Le revenu pour le pilotage à Churchill était d'environ $10,000; nos frais d'opération étaient de $20,000; donc on a subi un déficit d'environ $10,000.

M. McIsaac: Je vois.

M. Childerhose: C'est approximatif.

M. McIsaac: Oui, je vois.

M. Childerhose: Ce n'est pas une région qui rapporte.

M. McIsaac: Non. Bon, c'est parfait, je n'ai pas d'autre question, monsieur le président. Je suis bien content que ces messieurs soient venus et j'ai apprécié leurs remarques au sujet du processus de retraite et les autres points qu'ils ont présentés, aussi bien que l'éclaircissement sur les frais dans la Baie d'Hudson. Je vous cède la parole, monsieur le président.

Le président: Vous avez terminé, monsieur McIsaac?

M. McIsaac: Merci beaucoup.

Le président: Très bien, merci.

Monsieur Jackson, monsieur Childerhose et M. Brooks, nous vous remercions d'avoir comparu ce soir. La séance a été très intéressante.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Atlantic Pilotage Authority:

Captain A. D. Latter, Chairman

Mr. Michael McGrath, Treasurer

From the Great Lakes Pilotage Authority Ltd.:

Mr. Frank Jackson, Chairman

Mr. R. M. Childerhose, Comptroller

Captain Jackson Brooks, General Manager

De l'Administration de pilotage de l'Atlantique:

Capitaine A. D. Latter, président

M. Michael McGrath, trésorier

De l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Ltée:

M. Frank Jackson, président

M. R. M. Childerhose, contrôleur financier

Capitaine Jackson Brooks, directeur général

CA1 XC 27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Thursday, March 10, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 6

Le jeudi 10 mars 1977

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1977-78
Votes 95, 100, L105—National Harbours Board under TRANSPORT.

CONCERNANT:

Budget principal 1977-1978
Crédits 95, 100, L105—Conseil des ports nationaux sous la rubrique TRANSPORTS.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
APR 12 1977
BIBLIOTHÈQUE

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

25204—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Caron
Douglas (*Bruce-Grey*)
Dupont
Forrestall
Fortin
Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*)
Harquail
Loiselle (*Saint-Henri*)
Masniuk
McCain
McIsaac
McKenzie
McRae
Portelance
Roy (*Laval*)
Skoreyko
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Thursday, March 10, 1977:

Mr. Portelance replaced Mr. Poulin.

Mr. Dupont replaced Mr. Condon.

Mr. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) replaced Mr. Horner.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le jeudi 10 mars 1977:

M. Portelance remplace M. Poulin.

M. Dupont remplace M. Condon.

M. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) remplace M. Horner.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Wednesday, March 2, 1977

ORDERED,—That Vote 1d relating to Post Office; and Votes 10d, 20d, 25d, 30d, 40d, 52d, 65d, 96d, 97d and L116d relating to Transport, for the fiscal year ending March 31, 1977, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le mercredi 2 mars 1977

IL EST ORDONNÉ,—Que le crédit 1d, Postes et les crédits 10d, 20d, 25d, 30d, 40d, 52d, 65d, 96d, 97d et L116d, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 10, 1977
(7)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:40 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint Paul*), Caron, Collenette, Dupont, Forrestall, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Harquail, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McIsaac, Portelance and Roy (*Laval*).

Witness: From the National Harbours Board: Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 21, 1977 relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1978 (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Thursday, March 3, 1977*).

By unanimous consent the Chairman called Votes 95, 100 and L105 relating to the National Harbours Board under Transport.

The witness answered questions.

It was *agreed*,—that representatives of the National Harbours Board be invited to appear again before the Committee.

Ordered,—That the document entitled—Year in Brief—submitted by the National Harbours Board be filed with the Clerk of the Committee (*Exhibit A*).

At 4:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 10 MARS 1977
(7)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Dupont, Forrestall, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Harquail, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McIsaac, Portelance et Roy (*Laval*).

Témoin: Conseil des ports nationaux: M. Pierre A. H. Franche, président.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 février 1977 portant sur le Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1978 (*Voir Procès-verbal et témoignages du jeudi 3 mars 1977*).

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 95, 100 et L105, Conseil des ports nationaux, sous la rubrique Transports.

Le témoin répond aux questions.

Il est *convenu*,—Que les représentants du Conseil des ports nationaux soient invités à comparaître à nouveau devant le Comité.

Il est *ordonné*,—Que le document intitulé—Résumé de l'année—présenté par le Conseil des ports nationaux soit remis au greffier du Comité (*Pièce A*).

A 16 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, March 10, 1977

• 1538

[*Texte*]

The Chairman: Order, please. We have a quorum.

We will resume consideration of the Main Estimates for the Fiscal Year, ending March 31, 1978.

We will call Votes 95, 100 and L105, relating to the National Harbours Board.

TRANSPORT

H—National Harbours Board

Vote 95—Payment to the National Harbours Board to be applied in payment of the deficit—$1,100,000

Vote 100—Payment to the National Harbours Board to be applied in payment of the deficit—$1,054,000

Vote L105—Advances to the National Harbours Board, subject to the provisions of Section 29 of the National Harbours Board Act—$19,347,000

With us, today, we have Mr. Pierre Franche, who is the Chairman of the National Harbours Boards, Mr. J. H. Vresswijk, Vice-Chairman and Director of Finance of the National Harbours Board and Mr. F. D. Ellam, Corporate Secretary.

I just might mention that I understand that we might have a vote, in the House this afternoon, so we can see how far we can proceed with the questions and answers, and if it is satisfactory to the members we can complete our session with the National Harbours Board. If not, maybe we can adjourn and return or schedule them for another day. So, we will leave that to the Committee members to decide once the bells begin to ring.

Mr. Franche has no opening comments, and I have first, Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, it is of constant concern, of course, to the Atlantic area, that there should be good port service. We feel it is in the best interest of Canada as well as for the best interest of the Atlantic area. There is continuing congestion in the Port of Saint John, and I wonder if the Chairman has any plans for that Port, to improve the frost-free facilities, and to make them more available for perishables?

• 1540

Can you tell us when the new terminal, which is being built for forest products, will be completed, and is it big enough for the projected requirement? It is my understanding that the requirement has increased since the program was undertaken, and that it will still have some overlapping with other facilities. Could he give us a general statement on what he has in mind.

Mr. P. A. H. Franche (Chairman, National Harbours Board): Mr. Chairman, first of all, I think I will start with the forest products because it may show how we hope to relieve the situation with regard to frost-free sheds in Saint John, New Brunswick. Quite rightly we are now building a forest products

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 10 mars 1977

[*Interprétation*]

Le président: A l'ordre. Nous avons le quorum.

Nous reprenons l'étude du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978.

Nous allons examiner les crédits 95, 100 et L105 relatifs au Conseil des ports nationaux.

TRANSPORTS

H—Conseil des ports nationaux

Crédit 95—Versement au Conseil des ports nationaux pour payer le déficit—$1,100,000

Crédit 100—Versement au Conseil des ports nationaux pour payer le déficit—$1,054,000

Crédit L105—Avances au Conseil des ports nationaux, sous réserve des dispositions de l'article 29 de la Loi sur le Conseil des ports nationaux—$19,347,000

Nous accueillons aujourd'hui M. Pierre Franche, président du Conseil des ports nationaux, M. J. H. Vresswijk, vice-président et directeur des finances, ainsi que M. F. D. Ellam, secrétaire général.

Je signale à l'intention des membres du Comité qu'il peut y avoir un vote cet après-midi à la Chambre. Nous allons essayer d'aller aussi loin que possible dans les questions et les réponses; si les députés sont satisfaits, nous en finirons avec le Conseil des ports nationaux. Dans le cas contraire, nous lèverons la séance et nous reviendrons un autre jour. Les membres du Comité n'auront qu'à décider au moment de la cloche.

M. Franche n'ayant pas de déclaration d'ouverture, je cède donc tout de suite la parole à M. McCain.

M. McCain: Monsieur le président, dans la région Atlantique, un bon service portuaire est toujours considéré comme des plus importants. Nous croyons que c'est dans le meilleur intérêt du Canada tout entier, d'ailleurs. Le port de Saint-Jean est toujours embouteillé et je me demande quels sont les projets pour ce qui est de l'amélioration des entrepôts à l'abri du gel et de la possibilité des les utiliser pour les denrées périssables.

En outre, pouvez-vous me dire quand sera terminé la nouvelle gare qui est construite pour les produits forestiers et si elle sera suffisamment grande pour répondre aux besoins prévus? Je crois savoir que les besoins se sont faits plus pressants depuis la mise en œuvre du programme et qu'il faudra continuer d'utiliser d'autres installations. Pouvez-vous nous dire quels sont vos projets de façon générale?

M. P. A. H. Franche (président, Conseil des ports nationaux): Je commencerai par la question des produits forestiers parce que c'est là un exemple de la façon dont nous entendons remédier à la situation pour ce qui est des entrepôts à l'abri du gel à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Nous construisons

[*Text*]

shed on Navy Island and that should be ready, I believe, in the month of June or so. The construction is quite on schedule. However, you are quite right, there has been congestion in our sheds because of the heavy increase of forest products that was not quite predictable at the time, whether it be pulp or lumber. But it was mainly pulp in the sheds which this winter, combined with the potato situation, led to quite heavy congestion.

In the next few weeks we will be looking at the situation with regard to the second shed which was planned as the second phase in Saint John. But I guess the last few months really brought home the point that there was even more traffic than we could forecast at the time.

If we can obtain the necessary funding for the second shed, that would obviously relieve the situation with regard to all the sheds in the Port of Saint John. It would not necessarily improve, to that extent anyway, the problem of frost-free sheds to which you referred.

We will also shortly be looking at the possibility of a shed being improved through insulation which could, we hope, be not too costly and which, combined with a second forest products shed, could relieve the situation next winter, I would hope. However, the construction of a second shed, I doubt very frankly that it could be ready for next winter. It may or may not stretch into the spring.

Mr. McCain: Is this second shed in this year's budget, in this year's estimates?

Mr. Franche: The second shed is not in this year's budget, not at the moment.

Mr. McCain: So there is not much hope that you are going to do anything on that.

Mr. Franche: Well, I think some time we may have to go back and request supplementary estimates at some stage of this.

Mr. McCain: Are you planning an improvement in the transfer equipment for perishables from the rail car to the hold of the ship? At the moment they are very, very inadequate and antiquated and require updating so they can move that product in cold weather. It is moved in other areas in cold weather; we need to move it in cold weather.

Mr. Franche: I think there are two things to help the problem of moving in cold weather. With the congestion we had this year we know we had backup in certain rail cars—we just could not get into the sheds.

Mr. McCain: Well, paper was in the way in part.

Mr. Franche: That is right. That was part of the problem, paper being a year-round commodity that is handled in the port. Paper was in the way because of the capacity of the sheds. I understand that the authorities of the Port of Sain John are discussing with, I believe, the employers' association—and I am not sure if labour is involved in this—the development of a new type of facility for handling potatoes in wet weather, especially in the month of November, and in the cold weather in December and January. These are the three

[*Interpretation*]

actuellement un entrepôt pour les produits forestiers à Navy Island. Il devrait être prêt vers la mois de juin. La construction se déroule comme prévue. Cependant, vous avez parfaitement raison de dire que les entrepôts ont subi un embouteillage à cause de cette arrivée accrue de produits forestiers qui n'avait pas été prévue, que ce soit pour le bois à pâte ou les bois de construction. Il reste que c'est la pâte à papier et les pommes de terre, qui ont le plus contribué à encombrer les entrepôts cet hiver.

D'ici quelques semaines, nous allons examiner la possibilité d'un deuxième entrepôt comme deuxième étape à St-Jean. Je suppose que les derniers mois ont prouvé que l'activité dans le port est encore plus intense que ce qui avait été anticipé.

Si nous pouvions avoir les fonds nécessaires pour construire un deuxième entrepôt, nous ferions certainement beaucoup pour améliorer la situation au port de St-Jean. Cependant, vous n'auriez pas nécessairement tous les entrepôts sans gel que vous souhaitez.

Nous allons examiner très bientôt la possibilité d'isoler les entrepôts, ce qui pourrait ne pas être tellement onéreux, du moins c'est ce que nous espérons, mais contribuer largement, avec le nouvel entrepôt pour les produits forestiers, à dégager le port l'hiver prochain. Pour revenir au deuxième entrepôt, je dois vous dire que je doute fort qu'il puisse être prêt pour l'hiver prochain. Le travail pourrait bien se poursuivre au printemps.

M. McCain: Les crédits pour la construction du deuxième entrepôt figurent-ils au budget de cette année?

M. Franche: Le deuxième entrepôt n'est pas inclus dans le présent budget.

M. McCain: Il n'y a donc pas grand espoir qu'il se produise quelque chose.

M. Franche: Nous pourrions avoir à demander des crédits supplémentaires plus tard.

M. McCain: Prévoyez-vous des améliorations au matériel de transbordement des produits périssables des wagons de chemin de fer aux cales des navires? Ce matériel est désuet et ne convient plus, surtout l'hiver. Les marchandises sont chargées ailleurs.

M. Franche: Il y a deux mesures qui peuvent être prises pour régler le problème l'hiver. Cette année, par exemple, nous savions qu'il y avait du retard dans le déchargement de certains wagons; il était impossible d'utiliser les entrepôts.

M. McCain: Les produits forestiers prenaient beaucoup de place.

M. Franche: Exactement. C'était une partie du problème puisque la pâte à papier est une des denrées qui sont chargées et déchargées toute l'année dans le port. Cette pâte occupait une bonne partie des entrepôts. Je pense que les autorités du port de St-Jean sont en pourparlers avec l'Association des employeurs, je ne sais pas si les syndicats sont conviés également à ces discussions, concernant la possibilité de construire de nouvelles installations pour la manutention des pommes de terre au cours de la saison des pluies au mois de novembre et

[*Texte*]

critical months, I understand—November, December and January.

Mr. McCain: Will you have that ready for November?

Mr. Franche: I cannot assure you of that at this time.

• 1545

Mr. McCain: Mr. Chairman, I must implore the Harbours Commission to give this top priority. The costs to growers and to shippers in damage at the harbour was immense. It will certainly be a subject for a court decision. The loss of business was very serious, not only with business it had, delayed, frozen, slow-handling but business was lost as a result of it. The cost of the equipment that is required would be negligible relative to the cost to the industry last year. Now in the frost-free sheds, are you going to fix the doors? Mr. Chairman, you could sling a cat between the insulated door and its doorframe in some of those sheds. It is impossible to heat them. You would not dare store potatoes within 20 feet of them. Will that matter be given attention?

Mr. Franche: Well, I was not aware at this stage that the question was a cat through the doors but I guess we will certainly take it very . . .

Mr. McCain: Cracks that wide.

Mr. Franche: That would be generally a maintenance problem that would not be reflected in the capital program. It is a maintenance problem of repairing the sheds. They are in such a bad state we should look into it. I agree with you.

Mr. McCain: I am not exaggerating. There was one door that had a crack that wide at the top. On a day that I was in there it was quite cold, quite windy, and it was cold all around them. The cost of heating that shed that day probably would have fixed that door under the circumstances. And I implore you to do it.

Will this shed A you are going to insulate, be ready for this fall? Is that in this year's budget?

Mr. Franche: No, I do not think it is in the budget this year but we probably can either obtain funds or sometimes reallocate certain funds.

Mr. McCain: Have you sought any information as to the volume of potato business anticipated through Saint John next year? Now, I know that from some conversations I have had, it has been looked upon as a cyclical business. The industry is trying very, very hard, and with a fair element of success, to level this out to a high level of business, perhaps not quite as high as this year, but high enough to give us trouble in the existing facilities.

Mr. Franche: The industry has, as you say, been cyclical in the past. I understand it has generally reached a peak every three years or so. However, in the last two years, it has been a steady business possibly due to the drought in Europe and the

[*Interprétation*]

au cours de l'hiver, aux mois de décembre et janvier. Les mois de novembre, décembre et janvier sont en effet les trois mois critiques.

M. McCain: Ces installations seront-elles prêtes pour le mois de novembre?

M. Franche: Je ne puis vous le promettre.

M. McCain: Je supplie le Conseil des ports nationaux d'accorder la priorité à ce projet. Les coûts occasionnés aux producteurs et aux armateurs pour les dommages dans le port sont considérables. C'est d'ailleurs une question qui sera réglée devant les tribunaux. Le manque à gagner pour les entreprises a été très grave; la manutention a été lente et les denrées ont gelé; des ventes ont été ratées par suite de cette situation. Le coût des installations représente très peu par rapport aux dommages subis par l'industrie l'année dernière. En ce qui concerne les entrepôts sans gel, allez-vous réparer leurs portes? Il y a des entrepôts où un chat pourrait passer entre la porte isolée et le chambranle. Il est impossible de les chauffer dans ces conditions. Personne n'oserait entreposer des pommes de terre là. S'occupera-t-on de faire ces travaux?

M. Franche: J'ignorais que les chats passaient dans les embrasures de portes, mais je vais certainement examiner . . .

M. McCain: Il y a des fentes comme ma main.

M. Franche: C'est une question d'entretien qui n'a certainement rien à voir avec le programme des immobilisations. Il s'agit de réparer les entrepôts. S'ils sont en si mauvais état, il faudra certainement s'y mettre. Je suis d'accord avec vous.

M. McCain: Je vous assure que je n'exagère pas. Il y a une porte d'entrepôt qui a une fente grande comme ça au haut. Le jour où j'ai visité l'entrepôt, il faisait froid et il ventait; on pouvait nettement sentir le froid. Ce qui devait en coûter pour chauffer l'entrepôt ce jour-là est au moins l'équivalent de ce qu'il aurait fallu pour réparer la porte. Je vous prie instamment de voir à ce que ces réparations soient faites.

Allez-vous isoler l'entrepôt A pour cet automne? Y a-t-il des crédits prévus dans le présent budget?

M. Franche: Il n'y a rien dans le budget de cette année, mais nous pourrons probablement obtenir de nouveaux crédits ou en prendre à d'autres postes.

M. McCain: Avez-vous essayé de savoir quel serait le tonnage de pommes de terre au port de St-Jean l'an prochain? D'après les conversations que j'ai eues avec certaines personnes, je sais qu'on pense qu'il s'agit d'un commerce cyclique. L'industrie cependant essaie par tous les moyens, et réussit dans une bonne mesure, à équilibrer la production à un certain niveau, niveau qui, s'il n'atteint pas la marque de l'année dernière, est suffisamment élevé pour créer des difficultés dans les entrepôts.

M. Franche: Comme vous le dites, l'industrie a été cyclique dans le passé. Je pense que les productions de pointe sont survenues tous les trois ans à peu près. Depuis deux ans, cependant, l'industrie s'est équilibrée à cause de la sécheresse

[*Text*]

lack of potatoes. I understand, however, that the information we have obtained, I believe through Industry, Trade and Commerce, is that it is beginning to level at a high peak. The forecast is a lot better, less cyclical than it was in the past although it is still cyclical within your year in the sense that it peaks November, December, January.

Mr. McCain: Yes, on an annual basis it has been cyclical but we hope to keep tht cycle higher in the future than it has been in the past. Yes, It will be sporadic.

Mr. Franche: Which would help then the investment into improving the facilities for that type of a business. It repeats itself every year.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. Portelance.

Mr. McCain: Mr. Chairman, on a point of order. Will these gentlemen be back before this Committee at all, particularly if we get an early bell?

The Chairman: Well, as I mentioned, we can either adjourn and come back depending on the time or we have a slot, I believe next week when we could have them back if the Committee deems it necessary. So perhaps we could decide that at the moment of the bells and see how the questions proceed.

Mr. Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président.

Dernièrement, un groupe de députés de Montréal a rencontré les autorités portuaires de Montréal ainsi que les représentants des débardeurs. Et vous n'êtes pas sans savoir qu'il y actuellement des problèmes sérieux, et que Montréal pourrait devenir un port fantôme si l'on continue à agir comme on l'a fait jusqu'à présent. Je pense que des solutions devraient être trouvées rapidement; cela presse!

Il est souvent question que Montréal a en réserve 45 millions de dollars. Pourriez-vous nous expliquer, lorsqu'il y a des aménagements nouveaux à faire ou encore lorsqu'il faut corriger des situations comme, par exemple faire l'achat de grues comment il se fait qu'on ne puisse pas toucher à ce montant-là? L'on est pas sans savoir qu'une nouvelle législation doit prendre naissance bientôt. Qu'adviendrait-il des 45 millions de dollars en réserve? Est-ce que Montréal les prendrait tout simplement? Que va-t-on en faire?

• 1550

M. Franche: Monsieur le président, dans le cas de Montréal, c'est exact. Je crois que les réserves actuelles, à la fin de 1975, étaient de l'ordre de 45 millions de dollars. Alors, vous me permettrez peut-être un jeu d'un million de dollars d'un côté ou de l'autre, mais je crois que c'est bien l'ordre de grandeur. Ces réserves-là qui sont affectées à un port et qui sont identifiées au port de Montreal ne peuvent être utilisées toutefois sans l'approbation du Parlement. Le Conseil des ports nationaux ne peut pas, évidemment, utiliser à sa guise ces

[*Interpretation*]

en Europe et du manque de pommes de terre. Je crois savoir, d'après les renseignements que nous avons obtenus du ministère de l'Industrie et du Commerce, je pense, que la situation commence à se stabiliser à un niveau satisfaisant. Les prévisions veulent que la demande soit meilleure, moins cyclique que dans le passé, même si dans l'année même il y a une période de pointe qui se produit en novembre, décembre et janvier.

M. McCain: Il est évident que dans l'année il y a une période de pointe, mais nous espérons maintenir un plus haut niveau que dans le passé de façon générale. Il reste que le mouvement pourrait être sporadique.

M. Franche: Il y aura donc des investissements qui permettront d'améliorer les installations dans l'industrie même. L'histoire est un peu la même tous les ans.

Le président: Je vous remercie, monsieur McCain.

Monsieur Portelance.

M. McCain: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Les témoins reviendront-ils devant le Comité, surtout si la cloche se fait entendre tout de suite?

Le président: Comme je l'ai dit, nous pouvons soit lever la séance pour revenir plus tard, soit tenir une autre réunion la semaine prochaine s'il y a un espace libre dans le programme et si le Comité le juge nécessaire. Nous pourrons décider au moment où la cloche tintera.

Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

Recently, a group of members from Montreal met with the port of Montreal authorities and with the representatives of the Longshoremen. You must know that there are serious problems there and that Montreal could soon become a ghost port if the present situation is allowed to continue. Solutions must be found and without delay!

People often refer to a reserve of $45 million that Montreal would have. When there is talk about new installations and improvements to be made, why is it that this amount cannot be used? Why, for example, can it not be used for the purchase of cranes? Everyone knows that there will be a new law pretty soon. What will happen with this $45 million in reserve? Will Montreal simply lose it?

Mr. Franche: Mr. Chairman, in the case of Montreal, I think you are right. I do believe the present reserves, that is as of 1975, amount to about $45 million. Give or take a million, this is about the amount of reserves. These reserves which are earmarked for the Port of Montreal cannot be used, however, without the consent of Parliament. Of course, the National Harbours Board cannot use these funds as it sees fit because these are public funds. So the investments we want to make have to be justified before the Treasury Board.

[*Texte*]

fonds-là qui sont des deniers publics. Par conséquent, les investisements que nous devons faire doivent être justifiées au Conseil du Trésor.

Voilà, je pense, la raison pour laquelle chaque projet qui puise dans ces réserves doit être approuvé. Quand c'est un projet allant au-delà de $250,000, je crois, cela paraît dans le Livre bleu et c'est moyennant cette approbation qu'on dépense ces sommes-là.

Plusieurs projets sont en cours et d'autres vont être mis en chantier dans les années à venir. Dans le moment, nous essayons avec raison, je crois, de faire approuver les programmes, soit en matière de manutention du grain, soit autre exemple celui du terminal Jacques-Cartier, afin de prévoir un an ou deux d'avance l'utilisation de ces réserves et d'obtenir du Conseil du Trésor les approbations nécessaires.

Vous avez touché dans la deuxième partie de votre question à la politique portuaire. Que va-t-il advenir de ces réserves? Evidemment, une nouvelle politique portuaire est toujours soumise à l'approbation du Parlement. L'utilisation de ces réserves-là pourra se faire dans certains cas, si des projets ont été approuvés et si nous nous sommes engagés dans la réalisation de différents projets identifiés comme tels. D'un autre côté, s'il y a des surplus et si le gouvernement décide de répartir la dette entre les ports pour qu'ils partent tous sur une même base, une partie de ces surplus-là qui n'auraient pas été affectés à des projets pourraient être versés au Fonds du revenu consolidé.

M. Portelance: Si je comprends bien, il n'y a aucune garantie que ces crédits demeurent toujours affectés au port de Montréal; même les intérêts de ces sommes n'apparaîtront plus dans vos futurs budgets.

M. Franche: Personnellement, je ne peux pas vous donner cette garantie-là.

M. Portelance: C'en est une qu'il nous faudrait. Très bien, nous verrons à l'obtenir peut-être à un autre occasion.

J'écoutais mon collègue du Nouveau-Brunswick, où on a besoin d'aménagements nouveaux. C'est probablement la même situation à Halifax. C'est certain que la même chose s'applique à Montréal. C'est peut-être moins gênant d'en demander chez nous parce que le port est déjà tout de même rentable, mais nous comprenons que l'autorisation nécessaire doit quand même venir du gouvernement fédéral. Parfois aussi, un port pourra avoir des difficultés qui ne sont pas du domaine de la mécanisation ou de la construction de nouveaux quais, mais ce sont peut-être des difficultés ouvrières, et celles-ci sont encore pires que les autres. De plus, si nous voulons garder à un port sa rentabilité et nous occuper, en ce domaine-là, de la compétition surtout de celle qui se fait avec les ports américains, je pense bien que les premières solutions devraient aller dans ce sens. C'est pour cela que je songe à toutes ces sommes qu'on a quand même en réserve à Montréal pour résoudre un problème qui existe depuis des années. Nous voyons que le coût en serait d'environ 12 millions de dollars. Mais il faudrait pour une fois arrêter le cancer qui ronge le port de Montréal. En effet, à la minute où les bateaux ne viendront plus à Montréal, ils préféreront aller au port de New York, pas

[*Interprétation*]

Each project calling for these reserves must be specifically approved. Each project worth more than $250,000 must be shown in the blue book and there must be approval each time.

A number of projects are underway and others will start in the coming years. Right now, we are trying, and rightly so, we think, to get approvals for programs dealing with the handling of grain and the Jacques Cartier terminal, which is another example, so we can plan a year or two in advance for the use of these reserves and get the Treasury Board to go along.

In the second part of your question, you deal with the port policy. What will happen with the reserves? Of course, every new port policy must be approved by Parliament. The reserves will certainly be used if we get the necessary approval and if we can engage in specific projects. On the other hand, if there are surpluses and if the government decides to equalize the debt between all ports so they all start on the same basis, the part that will not have been used for projects will revert to the Consolidated Revenue Fund.

Mr. Portelance: The way I see it then there is no guarantee that these funds will continue to be earmarked for the Port of Montreal; even the interest on these funds will not be shown in the budget anymore.

Mr. Franche: Personally, I cannot give you this guarantee.

Mr. Portelance: We should be able to have one. Very well, we will undertake to get it at another time.

I was listening to my colleague from New Brunswick a moment ago. New installations are required there. It is probably the case in Halifax also. The same holds true for Montreal. It is probably less embarrassing for us to ask for new facilities because the port is after all paying for itself, but we know that the necessary approval must be given by the federal government. There are also times when the ports have other difficulties than the physical plant or the addition of new wharves, difficulties in labour relations, and these are the worst of all. But if we want to keep the port at a certain level of profitability and if we want to deal with the competition, mainly from the American ports, we must find solutions that go in this direction. This is why I was thinking of these funds in reserve for the Port of Montreal to solve a problem which has existed for years. We believe the cost involved would be about $12 million. One way or another, we must stop this cancer that is killing the Port of Montreal. There is always this danger that the ships will cease to come to Montreal, will prefer to go to New York, not necessarily to New Brunswick or to Halifax. And this is what we want to avoid, ships going outside the country. You must have representatives or some-

[*Text*]

nécessairement au Nouveau-Brunswick ni même à Halifax, mais je dis bien à l'extérieur du pays, et je pense que c'est une situation qu'on devrait corriger. Si je comprends bien, chez vous, vous avez quand même ou du moins il devait y avoir des personnes responsables ou un représentant responsable auprès de l'AEM pour voir ce que fait cette association à Montréal. Comment les sommes sont-elles utilisées? Avions-nous en tout temps chez nous quelqu'un comme observateur à l'AEM bien que la Loi 59 nous le permettait.

• 1555

M. Franche: Dans le cas de l'AEM, la question d'un représentant ou d'un observateur au Conseil relève plutôt du ministère des Transports. Il ne s'agit pas d'un observateur du Conseil des ports nationaux.

Je dois faire ici une distinction entre le Conseil des ports nationaux comme société de la Couronne et l'Administration maritime à l'intérieur du ministère des Transports. Je crois savoir qu'il devait y avoir un observateur, mais je ne suis pas sûr qu'il y en ait eu jusqu'à maintenant. Je ne le crois pas.

Une voix: Vous en avez un dans le moment.

M. Portelance: Justement, s'il y a là un observateur, je pense bien que nous pourrions aussi le rencontrer et discuter avec lui pour le mettre au courant des problèmes qui existent. Vous savez, ici, nous agissons trop souvent comme des pompiers. Pourtant, nous aimerions bien prévenir parfois des problèmes comme celui-là avant qu'ils ne surgissent. Les nouvelles de ce matin nous apprennent qu'une des compagnies transférerait une partie du travail à un autre port canadien. Cela aurait bien pu être à un port américain et non pas nécessairement à Halifax. Cela pourrait être ailleurs que ces gens-là s'en vont pour certaines raisons. Je comprends ... avec les frais qu'on leur demande par tonne chaque fois qu'ils entrent à Montréal. Payer $2.94! Puis, eux étant à Montréal, cela peut monter jusqu'à $4.90. C'est une chose inimaginable et insupportable.

J'espère que le gouvernement et mes collègues de Montréal vont agir et que la décision va se prendre. Il faut que cela se fasse rapidement et comme je vous l'ai mentionné plus tôt, à même les réserves. Je ne vois pas pourquoi l'on pourrait s'objecter à corriger une fois pour toutes une situation inimaginable et insupportable. En fin de compte, les débardeurs ne sont peut-être pas officiellement vos employés, mais ils travaillent tout de même au port de Montréal et je pense qu'il est inconcevable de laisser la responsabilité des conventions collectives de tous ces employés-là aux mains de gars qui n'ont aucune responsabilité financière. C'est l'AEM exactement ici. Je pense que cette situation devrait changer le plus tôt possible.

Je ne sais pas si vous, vous aurez à faire des représentations mais, nous, nous en ferons certainement au Ministre.

Le président: Merci, monsieur Portelance. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, my question continues along the same lines, so that there will be no misunderstanding my opposition to the use of the funds. It arises out of my understanding of the purpose of those funds and the nature of how

[*Interpretation*]

body who can talk to the MEA to see what is being done in Montreal by this organization. How are the funds used? Do we have an observer or somebody at all times with the MEA as we are allowed to by the law of 1959?

Mr. Franche: In the case of the MEA, the question of a representative or a nomitor to the port is more the responsibility of the Ministry of Transport. It is not supposed to be a monitor from the National Harbours Board.

I must insist on the difference between the National Harbours Board as a Crown corporation and the Marine Administration within the Ministry of Transport. I understood there was supposed to be a monitor, but I am not sure if there ever was one up to now. I do not believe so.

An hon. Member: There is one now.

Mr. Portelance: If there is one, I think we should meet and discuss with him the current problems. More often than not, we act here as firemen. But we would like to be able to prevent problems such as these when they occur. According to the newspaper this morning, one of the companies involved was transferring part of its workload to another Canadian port. It could very well have been an American port and not necessarily Halifax. The companies could go elsewhere for different reasons. Mind you, I sympathize with them with the price they have to pay each time they come into Montreal, $2.94 a ton! And just because it is Montreal, it could go up to $4.90. It is absolutely unthinkable and unacceptable.

I do hope the government and my colleagues from Montreal will act and decisions will be taken. Measures must be taken very soon and they must be financed with these reserves. I cannot imagine why anyone would want to avoid correcting this situation once and for all. The longshoremen are not officially your employees, but they all work at the Port of Montreal and I think it is unfair and unthinkable to leave the responsibility of negotiating collective agreements for all these employees with people who have no financial responsibility at all. That is the MEA. This situation must be corrected without delay.

I do not know if you will make representations to the Minister, but we certainly will.

The Chairman: Thank you, Mr. Portelance. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, mes questions portent sur le même sujet. Je ne voudrais pas qu'il y ait de malentendu en ce qui concerne mon attitude vis-à-vis de l'utilisation de ces fonds. Mais je tiens compte du but premier de ces fonds et de

[*Texte*]

they built up over the years. If they are going to be used for anything they had better be used to reduce the $50-$60 million debt that the Port of Montreal has. All of which is not to say in any way at all that if there is massive difficulty as there seems to be on the horizon—it is not on the horizon, it is on top of us—that we should precipitously pull out of the Port of Montreal, that the government should not intervene. Indeed I think it would have a responsibility to intervene. At the same time, coming from the East Coast and the Port of Halifax, I think our view is that there are a lot of other ways, i.e., the government of the Province of Quebec, the government of the City of Montreal, ministerial intervention by way of refinancing or renegotiating the series of loans. I think it would be highly inappropriate, it would cause disruption, ill-will and bad feelings between the East Coast ports, indeed the West Coast ports, and any port in Canada outside of the Port of Montreal if those funds were used to retire what I understand to be a legal contractual arrangement between two parties operating outside of government, albeit using facilities largely owned and controlled by government. You have suggested the surplus is in the order of $45 million more or less. How much of that is cash and how much of that is paper debt? How much of that is depreciation? How much actual cash is there in that account that in the event it was to be used for anything it could, in fact, be transferred?

Mr. Franche: I think I can give you the exact cash. I will use, if you will allow me, the 1975 statement from the Port of Montreal; the actual cash December 31 was $1,723,000 and the investments were $45,231,000. They are actual investments.

• 1600

Mr. Forrestall: That is investment in land, though.

Mr. Franche: No, this is invested in the market through different forms of investment.

Mr. Forrestall: Where did that money come from?

Mr. Franche: I presume over the years through cash flow that has been generated within the port.

Mr. Forrestall: No, I am being very specific. It came from sale of lands and depreciation, did it not?

Mr. Franche: It is the cash flow that was generated over the years.

Mr. Forrestall: Then, how come the Port of Montreal has a $50 million debt?

Mr. Franche: Yes, the Port of Montreal also has debts . . .

Mr. Forrestall: Sure it has debts, substantial debts.

Mr. Franche: . . . as most ports have across Canada, that is right.

Mr. Forrestall: Substantial debts.

Mr. Franche: Substantial.

Mr. Forrestall: You are right, all ports do.

[*Interprétation*]

la façon particulière dont ils ont pu s'accumuler avec les années. S'ils doivent être utilisés à quelque chose, c'est à réduire la dette de 50-60 millions de dollars qu'a accumulée le port de Montréal. Ce qui ne veut pas dire que s'il y a des difficultés qui pointent à l'horizon, en fait elles ne sont pas à l'horizon, elles sont présentes, nous devons abandonner précipitamment le port de Montréal, le gouvernement doit éviter d'intervenir. Je pense que nous devons intervenir. Mais je viens de la côte Est et du port d'Halifax et j'estime qu'il y a plusieurs autres recours, par exemple, le province de Québec, la ville de Montréal, peut-être le refinancement ou la renégociation d'une série de prêts. Cependant, j'estime qu'il pourrait y avoir beaucoup d'ennuis et de ressentiment chez les autorités et des ports de la côte Est, des ports de la côte Ouest, de tous les autres ports au Canada, si ces fonds étaient utilisés pour acheter un contrat conclu entre deux parties qui n'ont rien à voir avec le gouvernement, même s'ils utilisent largement des installations appartenant au gouvernement et contrôlées par lui. Il a été mentionné que le surplus s'établissait à 45 millions de dollars à peu près. Quelle part de ces fonds est en caisse et quelle part est sous forme de dette? Quelle part est due à l'amortissement? Quelle est exactement l'encaisse dans ce compte dans l'éventualité où il faudrait tranférer et utiliser cet argent?

M. Franche: Nous pouvons vous donner le chiffre exact de l'encaisse. Si vous le permettez, j'utiliserai l'état de comptes de 1975 du port de Montréal: l'encaisse au 31 décembre s'établissait à $1,723,000 et les investissements étaient de $45,231,000. Ce sont les investissements réels.

M. Forrestall: Ce sont des investissements en terrains, cependant.

M. Franche: Non, ce sont des investissements qui prennent diverses formes sur les marchés financiers.

M. Forrestall: D'où venaient ces fonds?

M. Franche: Des revenus du port au cours des années, je suppose.

M. Forrestall: Je vais être très précis. Ces fonds venaient de la vente de terrains et de l'amortissement, n'est-ce pas?

M. Franche: Ce sont les revenus accumulés au cours des années.

M. Forrestall: Comment se fait-il alors que le Port de Montréal a une dette de 50 millions de dollars?

M. Franche: Cela n'empêche pas le Port de Montréal d'avoir des dettes . . .

M. Forrestall: Il en a, et fort lourdes encore.

M. Franche: . . . comme les autres ports au Canada.

M. Forrestall: De lourdes dettes.

M. Franche: De lourdes dettes.

M. Forrestall: Vous avez raison, tous les ports en ont.

[*Text*]

Mr. Franche: That is right, the Port of Montreal has $142 million of loans and advances from the Government of Canada.

Mr. Forrestall: It seems to me that if I have $10 in a savings account and I am $10 overdrawn at the bank, I has better damn quickly get it out of the savings account and into a current account and pay off the debt.

Indeed, it has no surplus. When it comes time to implement the new ports policy, and all of these things are rationalized, we are going to have to write off the difference between the debt and the surplus, are we not?

Mr. Franche: Or write off a transfer to equity. I do not know exactly how . . .

Mr. Forrestall: A transfer to equity and make it enhance and change these figures by a reassessment, you know, of values of properties and what not. We can do pretty much whatever we want with it, just so that we understand that it is not just a simple question of finding some way, legal or otherwise, by way of action or legislation on the floor of the House of Commons to convert that money, that so-called surplus, as we could eradicate a civil debt. It is a little bit more complex than that.

Mr. Chairman, can I ask the witness where the matter of CAS stands today as it relates to your direct interest, the direct interest of the Port of Montreal?

Mr. Franche: I am sorry, the last part of your question, please.

Mr. Forrestall: Were there any CAST ships in the Port of Montreal today or are there any en route? What can you tell us in respect of the activities in the National Longshoremen's Association in that port? If a CAST ship shows up there tomorrow, for example, will they work that ship? Have you had any communication from the port authority in respect of the manner in which they will deal with the situation? It is not hypothetical, I gather it is still real.

Mr. Franche: It is not hypothetical at all, that is quite right.

No, I cannot tell you today if there are CASS ships in the port right now. I must admit I did not check that part of it. I understand the parties, it is a discussion between the MEA and CAST, are still discussing the issue. The Port of Montreal has been talking to both parties, but no decision has come as yet.

Mr. Forrestall: Do I understand properly that it is your understanding that CAST has now been—I do not like the word "expelled"—is no longer an active member of the Maritime Employers Association?

Mr. Franche: That is the understanding I have seen, but basically from the newspaper reports of the situation.

Mr. Forrestall: How disastrous in your opinion would it be to the Port of Montreal socially and economically in all of its terms were CAST to pull out its 30, 40 per cent of the volume there?

[*Interpretation*]

M. Franche: Le port de Montréal a reçu 142 millions de dollars en prêts et en avances du gouvernement canadien.

M. Forrestall: Il me semble que si j'avais $10 dans un compte en banque et que j'étais à découvert de $10 dans un autre, je me dépêcherais de transférer les $10 du premier compte pour acquitter ma dette.

En fait, il n'y a pas de surplus. Lorsque viendra le moment d'établir la nouvelle politique des ports, une fois que le tout aura été normalisé, il faudra oublier la différence entre la dette et le surplus, n'est-ce pas?

M. Franche: Ou oublier le transfert vers l'investissement. Je ne sais pas exactement comment . . .

M. Forrestall: Le transfert vers l'investissement, tout en grossissant ou en changeant les chiffres au moyen d'une nouvelle estimation de la valeur des priorités. Il y a bien des façons de procéder; mais il faut comprendre qu'il ne s'agit pas de convertir cet argent, ce prétendu surplus, par un moyen légal ou autre, par une mesure législative devant la Chambre des communes. Ce n'est pas comme si on voulait éliminer une dette civile. Ce n'est pas si simple que cela.

Monsieur le président, puis-je demander au témoin où en est l'affaire CAST dans la mesure où elle le touche directement, ou elle touche le port de Montréal?

M. Franche: Je regrette, mais je n'ai pas compris la dernière partie de votre question.

M. Forrestall: Y a-t-il des navires de la compagnie CAST dans le port de Montréal aujourd'hui ou y en a-t-il qui sont en route pour ce port? Que savez-vous de l'activité de l'Association nationale des débardeurs dans ce port? S'il y a un navire de la compagnie CAST qui se présente au port, sera-t-il chargé ou déchargé? Les autorités du port ont-elles une idée de la façon dont elles vont faire face à la situation? Ce n'est pas une situation hypothétique; c'est une situation très réelle.

M. Franche: Vous avez raison de dire que ce n'est pas une situation hypothétique.

Je ne puis vous dire s'il y a des navires de la compagnie CAST dans le port aujourd'hui. Je dois admettre que je n'ai pas vérifié. Je pense que les parties intéressées, l'AEM et la CAST, sont en pourparlers. Les autorités du port sont en communication avec les intéressés également, mais aucune décision n'a encore été prise.

M. Forrestall: Dois-je comprendre que la compagnie CAST a maintenant été expulsée, je ne crois pas que ce soit le terme qui convienne, mais n'est plus membre actif de l'Association des employeurs maritimes?

M. Franche: Je pense que c'est la situation mais je dois me fier aux journaux pour l'affirmer.

M. Forrestall: Quels pouvaient être les effets sur le port de Montréal, du point de vue social et économique, si la compagnie CAST lui retirait 30 ou 40 p. 100 de son volume?

[*Texte*]

Mr. Franche: If CAST were to move out of Montreal it would have a serious effect on the trade, but not necessarily, I believe, to the extent that all the cargo would move to another port. Certain types of cargo would by their nature remain in the Port of Montreal. Other types of cargo could move to other ports. The extent of what percentage, one would have to have a very clear knowledge of the types of cargo they are handling. We do not.

Mr. Forrestall: Have you been asked by the Ministry of Transport to monitor this fairly closely? Are you under any request from the Minister to stay very closely in touch with it?

• 1605

Mr. Franche: The Marine administrator, Mr. Alling, has been personally, I think, involved in this. The reason, of course, that the Ministry of Transport, per se, is involved in the question of the debt of the MEA. So it is quite obvious that the Ministry is interested. He has, I believe, met, on one occasion, this week with the parties. However, in fact, today, because he has to be away from town for a while he has asked me, as of this afternoon, to stay in touch and represent him for the next week or so as to what may develop, which I intend to do.

Mr. Forrestall: Do I have any time left? Can I just, then, jump to the Port of Halifax. I see we have over $1 million for some engineering studies and what not but I must say, Mr. Chairman, to the National Harbours Board, that that is damn small pittance for one of the finest harbours in the world. When you add up the dollars being spent on some of the other harbours, is it because Halifax does not need any work done? I doubt it very much.

Could I ask the witness, Mr. Chairman, what was the outcome of the first meeting that you had with Mr. Single, the Deputy Minister of the Department of Development, of the Province of Nova Scotia, with respect to timing and possible cost-sharing—incidentally, I read the first letter before it got sent back to you—possible cost-sharing, I do not like that at all, for the development of the container facility. How did that meeting go? Was there any progress? Is it an ongoing series of meetings? What can you tell us about it?

Mr. Franche: Mr. Single and I had a meeting last Tuesday. We looked at some of the work that had been done by our mutual staff on both sides as to the extent to which the project could be considered to generate its own funds at this stage, the question of traffic that we were forecasting and what has been happening to the traffic for containers in the Port of Halifax. The situation with respect to traffic, in 1976, has been the equivalent of 1975 if we assume that, during the months that we had the walkout, we were to superimpose the months of the previous year because, otherwise, of course, as you well realize, it has dropped tremendously. We are trying to correct that situation on paper. We said: "Well, let us replace the months of the walkout with the previous-years' months, and, basically, it came out exactly at the same level as in 1975.

The container trade on the Atlantic Coast is beginning to increase slightly. So we were, I think, at one stage, talking 1979 or 1980 and it looks, now, that we are about 10 to 15 per

[*Interprétation*]

M. Franche: Si la compagnie CAST quittait Montréal, les effets seraient désastreux pour le commerce, ce qui ne veut pas dire que toutes les cargaisons iraient nécessairement à un autre port. Certaines cargaisons continueraient d'être chargées et déchargées au port de Montréal. Les autres seraient dirigées sur d'autres ports. Pour ce qui est du pourcentage, il faudrait savoir quelles sont les cargaisons de la compagnie.

M. Forrestall: Le ministère des Transports vous a-t-il demandé de suivre la situation de près? Le ministre a-t-il communiqué avec vous à ce sujet?

M. Franche: Le responsable de l'Administration maritime, M. Alling, s'occupe de cette affaire. Il est évident que c'est parce que le ministère des Transports a quelque chose à voir avec la dette de l'AEM. Le ministère a des intérêts à défendre. Je pense que ses représentants ont rencontré les parties au moins une fois cette semaine. Cependant, le responsable du ministère doit s'absenter pendant quelque temps et il m'a demandé cet après-midi de garder le contact et de le représenter cette semaine. C'est ce que j'entends faire.

M. Forrestall: Ais-je encore du temps? Je passe donc au port d'Halifax. Je vois qu'il y a un peu plus d'un million de dollars prévus pour des études techniques au port d'Halifax. Je tiens à dire aux représentants du Conseil des ports nationaux que c'est très peu pour l'un des plus beaux ports au monde, surtout lorsqu'on voit ce qui est fait pour les autres ports. Est-ce parce que le port d'Halifax n'a pas besoin d'amélioration? J'en doute fort.

Puis-je demander aux témoins quels ont été les résulats de la première réunion avec M. Single, le sous-ministre du ministère de l'Environnement de la province de la Nouvelle-Écosse, relativement à un échéancier et à une formule de partage possible des coûts, je dois dire que j'ai lu la première lettre avant qu'elle ne soit envoyée, partage possible des coûts, je n'aime pas du tout cela, en vue de la construction d'installations pour containers? Comment s'est déroulée la réunion? Y a-t-il eu des progrès? Doit-il y avoir d'autres réunions?

M. Franche: M. Single et moi-même nous sommes rencontrés mardi dernier. Nous avons examiné le travail qui avait été fait par notre personnel afin de voir si le projet avait des chances d'être rentable à ce stade-ci, afin d'examiner aussi la question du volume prévu plus particulièrement du volume des containers dans le port d'Halifax. En ce qui concerne le volume de 1976, comparativement à 1975, il a fallu tenir compte de l'arrêt de travail; vous devez savoir qu'il y a eu une baisse considérable par rapport à l'année précédente. Nous essayons de remédier à cela sur papier. Nous avons donc fait les rajustements nécessaires et nous avons pu constater que le volume avait été à peu près le même qu'en 1975.

Le mouvement des containers sur la côte Atlantique commence à s'accroître un peu. Par rapport à ce qui avait été prévu pour 1975 ou 1980, nous sommes à peu près 10 ou 15 p.

[*Text*]

cent below the container trade that we were forecasting at one stage. That forecast has an effect on the timing of the facility. We did not come to any conclusion as to what the timing of that facility should be.

On the other aspect of cost-sharing, we reviewed the figures together as to what we could see and, of course, there was argument as to what it can really generate. There are two or three things we are, going to check, mutually, on both sides. I will be back in discussions with the Province after meeting with my Minister, on this, in early April.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Dupont.

M. Dupont: Merci, monsieur le président. Je voudrais vous faire remarquer que moi aussi j'étais parmi les ministres et les députés qui ont rencontré à Montréal lundi dernier les autorités du conseil des ports nationaux ainsi que les membres du syndicat. Je voudrais savoir si vous êtes au courant des chiffres et des données qui existent présentement concernant l'administration de l'Association de employeurs maritimes.

• 1610

M. Franche: J'ai vu récemment, je pense, les états préliminaires. Nous n'avons pas encore les chiffres finals pour l'année 1976. Je ne peux pas répondre à votre question car, comme je l'expliquais tout à l'heure je ne suis pas impliqué directement dans le dossier de l'Association des employeurs maritimes et je ne crois pas que nous ayons eu d'observateurs là jusqu'à tout récemment. Je crois que M. Roy disait tout à l'heure qu'il y en avait un depuis quelque temps et je crois que cet observateur a quelque chose à voir avec CAST. Je ne peux pas vous donner de plus amples détails sur la situation financière de l'Association des employeurs maritimes.

M. Dupont: Est-ce qu'il n'y aurait pas moyen d'arriver à connaître quelle est la position de l'Association de employeurs maritimes par rapport au gouvernement. Vous savez qu'on parlait d'une dette de $12 millions au tout début, qu'aujourd'hui on avance des chiffres de $12 à $17 millions et qu'on dit que cela va toujours en s'accroissant. Il serait donc normal que nous ayons à un moment donné le droit de jeter un coup d'œil sur ces choses parce que nous pourrions éventuellement faire face à une faillite en ce qui concerne l'Association des employeurs maritimes. J'aimerais savoir également si le Conseil des ports nationaux serait équipé pour faire le travail que fait présentement l'Association des employeurs maritimes et quel serait le coût de l'administration de ces choses. Est-ce que vous pourriez me renseigner là-dessus?

M. Franche: Je peux vous dire que nous ne pourrions pas remplacer l'Association des employeurs maritimes dès demain. Ce n'est pas possible, Nous ne faisons pas le même genre de travail, et ainsi de suite. Mais évidémment, il y a beaucoup d'équipement qui appartient à ces entreprises et j'ai aucune idée du coût que cela représente. Aucune.

M. Dupont: Est-ce que vous pourriez me dire s'il y a eu une augmentation ou une diminution du tonnage dans le port de Montréal en 1976 par rapport à 1975?

[*Interpretation*]

100 en-deçà des prévisions à ce stade-ci. Tout cela doit avoir un effet sur l'échéancier. Cependant, nous n'avons pas encore pris de décision à cet égard.

En ce qui concerne le partage des coûts, nous avons examiné les chiffres et évidemment, nous n'avons pas été d'accord sur tout. Il y a deux ou trois points que nous devons vérifier de part et d'autre. Je reprendrai les pourparlers avec les représentants de la province au début d'avril après avoir rencontré mon ministre.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall.

Monsieur Dupont.

Mr. Dupont: Thank you, Mr. Chairman. I want to point out that I too was among the ministers and the members who met with the port of Montreal authorities and the union members last Monday. I would like to know if you are familiar with the current figures and facts respecting the Maritime Employers Association Management.

Mr. Franche: I think I recently saw the preliminary statements. We do not have the final figures for 1976 as yet. I cannot answer your question because, as I indicated a moment ago, I am not directly involved with the Maritime Employers Association question. I do not believe we had a monitor there up to very recently. Mr. Roy indicated that there was one named recently. I think he has something to do with CAST. Unfortunately I cannot give you more details on the financial status of the Maritime Employers Association.

Mr. Dupont: Is there no way of finding out what is the position of the Maritime Employers Association vis-à-vis the government? You must know that there was talk of a $12 million debt at the beginning. Now the amount would be $12 to $17 million and according to some reports it could continue to go up. It would be normal for us to be able to scrutinize the situation because we could eventually be faced with the bankruptcy of the Maritime Employers Association. I would also like to know if the National Harbours Board is equipped to do the type of work that is currently done by the Maritime Employers Association and what the administrative costs would be to take on this task. Could you give me some comments on that?

Mr. Franche: I can tell you already that we could not replace the Maritime Employers Association tomorrow for example. It simply would not be possible. We are not geared to do the same type of work. There is also a lot of equipment owned by this organization and I have no idea of what would be the cost of that.

Mr. Dupont: Could you tell me if the tonnage raised or fell in the port of Montreal from 1975 to 1976?

[*Texte*]

M. Franche: Je vais vous répondre dans quelques instants.

Je vais vous donner la projection. Voici pour le nombre total de cargos. En 1974, il y a eu 23,840,000 tonnes, en 1975, 22,664,000 tonnes et en 1976, 21,153,000 tonnes.

M. Dupont: Tout d'abord, serait-il possible de déposer le document? Je vous remercie. Cela représente sûrement un déficit par rapport aux années précédentes. Est-ce que nous pourrions savoir de quel ordre est ce déficit?

The Chairman: Is it possible to have it tabled? Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

M. Dupont: Est-ce que vous pourriez me dire ce que cela représente comme différence dans les coûts d'administration et comme différence de revenus? Cela doit sûrement représenter un déficit par rapport aux années précédentes.

M. Franche: Je pense qu'il serait difficile de faire une analyse de l'impact de cette diminution sur le revenu. Nous pourrions vous faire une analyse selon les différents types de cargos et déterminer comment cela s'applique à nous différents tarifs actuels. Je serais quand même prêt, monsieur le président, si vous le désirez, à déposer une analyse plus précise sur l'influence de cette diminution sur les revenus du port.

Le président: Excusez-moi, monsieur Franche—the bells have started to ring. I am in the hands of the Committee. It is a 15-minute bell, I believe, so we could be away half-an-hour or more.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): A point of order.

• 1615

The Chairman: Mr. Loiselle, on a point of order.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Mr. Chairman, I would suggest that we adjourn right away because we cannot play with the bell. It is a question of being on time or not on time. I suggest we get the National Harbours Board back next week.

The Chairman: Okay. We have . . .

An hon. Member: Are they not scheduled for next week?

The Chairman: Is it in the interest of the Committee that the National Harbours Board return or do you feel that there has been sufficient information provided?

An hon. Member: I think we need more information, Mr. Chairman.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): I have just suggested that they should come back.

The Chairman: So it is agreed by the Committee that the National Harbours Board should return?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We have a spot available on March 24, at 3:30 p.m.

[*Interprétation*]

Mr. Franche: If you want to wait for a few minutes, I can give you the projection.

Here is the total number of cargoes. In 1974, there were 23,840,000 tons; in 1975, 22,664,000 tons and in 1976, 21,153,000 tons.

Mr. Dupont: Would it be possible to table this document? Thank you. This surely represents a deficit compared to previous years. Of what magnitude would this deficit be?

Le président: Vous est-il possible de déposer le document en question? Les membres du comité sont d'accord?

Des voix: D'accord.

Mr. Dupont: Would you be able to tell me what difference this makes in the administrative costs and in the revenues? Because there is definitely a deficit.

Mr. Franche: I think the effects of this on the revenues would be hard to analyse. We would have to take into account the different types of cargoes and the different rates that apply. I would be ready however, Mr. Chairman, to table a more precise study on the effects of this deficit on the revenues.

The Chairman: Excuse me, Mr. Franche—La sonnerie se fait entendre. Je suis à la disposition du Comité. Nous entendons, je crois, la sonnerie de 15 minutes; nous pourrions donc être absents une demi-heure et même davantage.

M. Loiselle (Saint-Henri): J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Loiselle invoque le Règlement.

M. Loiselle (Saint-Henri): Monsieur le président, je propose que nous levions la séance immédiatement, car nous devons répondre à la sonnerie. Nous arriverons en retard, si nous n'y répondons pas tout de suite. Je propose que nous demandions aux représentants du Conseil des ports nationaux de revenir la semaine prochaine.

Le président: Très bien, nous avons . . .

Une voix: Ne sont-ils pas censés revenir la semaine prochaine de toute manière?

Le président: Est-il dans l'intérêt du comité que les représentants du Conseil des ports nationaux reviennent, ou croyez-vous que nous avons suffisamment de renseignements?

Une voix: Je crois qu'il nous en faut davantage, monsieur le président.

M. Loiselle (Saint-Henri): Je viens de suggérer qu'ils reviennent.

Le président: Les membres du comité sont donc d'accord pour que les représentants du Conseil des ports nationaux reviennent?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous pourrions les convoquer pour le 24 mars à 15 h 30.

[*Text*]

Mr. Loiselle (Saint-Henri): That is too far away, Mr. Chairman. Sometime next week.

The Chairman: Well, we do not have a slot available, and we have been getting some flak about having our Monday night meetings. The Whips have not agreed on Monday night meetings. We could maybe discuss it and advise them, but at the moment our only slot available is March 24, unless we can sit on a Friday morning or possibly on a Monday evening.

Mr. Roy (Laval): How about March 17, Mr. Chairman?

Mr. Loiselle (Saint-Henri): The Irish day would be a good day.

The Chairman: On March 17, we have the CTC; and as well we have the Supplementary Estimates (D).

An hon. Member: What about tomorrow morning at 9:30?

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Can we agree on switching the CTC with the National Harbours Board? We have three meetings with the CTC.

The Chairman: No, I am sorry, we cannot do that, because CTC is committed. I understand that their responsibles have to be out of town and we have already made a switch—we have brought them forward to March 17. So we will simply have to get together, maybe after the vote, with the members of the steering committee. I will ask the Clerk to try and get us a convenient time between now and Monday.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Can you find out whether Monday evening is open and available, because it is too critical a point in time with respect to the problems of the port of Montreal, and there is other general questioning . . .

Mr. McCain: And Saint John.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): I agree with that. We all have problems.

The Chairman: What we will have to do is check to see if it is possible for tomorrow morning or Monday evening.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: This we will have to check with the House Leader because we have been getting . . .

An hon. Member: Monday evening would be a better date.

The Chairman: Monday evening would be the preference. Okay, fine.

I would like to thank Mr. Franche. We are sorry that we have had to interrupt the meeting and ask you to come back, but it is one of those things. I will have the Clerk notify you as soon as we get a definite date. Thank you very much.

This committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interpretation*]

M. Loiselle (Saint-Henri): C'est trop loin, monsieur le président. Il faudrait que ce soit la semaine prochaine.

Le président: Nous n'avons pas d'heure disponible, et il semble que l'on n'aime pas nos réunions du lundi soir. Les whips n'aiment pas les réunions ce jour-là. Nous pourrions peut-être en discuter et aviser les témoins par la suite, mais pour l'instant, la seule date disponible est le 24 mars, à moins que nous puissions nous réunir un vendredi matin ou peut-être un lundi soir.

M. Roy (Laval): Et le 17 mars, monsieur le président?

M. Loiselle (Saint-Henri): La fête des Irlandais serait une bonne journée.

Le président: Le 17 mars, nous recevrons les représentants de la Commission canadienne des transports, et nous devons également étudier le budget supplémentaire (D).

Une voix: Et demain matin à 9 h 30?

M. Loiselle (Saint-Henri): Ne pourrions-nous pas remplacer la CCT par le Conseil des ports nationaux? Les représentants de la CCT viennent à trois réunions.

Le président: Non, je suis désolé, nous ne le pouvons pas parce que les représentants de la CCT se sont déjà convoqués. Je crois que certains d'entre eux devaient être en dehors de la ville et nous avons déjà dû faire un changement . . . nous avons avancé la date de leur comparution au 17 mars. Nous devrons tout simplement tenir une réunion du comité directeur, peut-être après le vote. Je vais demander au greffier d'essayer de trouver une heure qui nous conviendrait entre aujourd'hui et lundi.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Pourriez-vous voir si le lundi soir convient, car la situation au port de Montréal est trop critique à l'heure actuelle, et il y a aussi d'autres questions d'ordre général . . .

M. McCain: Il y a également le cas de Saint-Jean.

M. Loiselle (Saint-Henri): Je suis d'accord. Nous avons tous des problèmes.

Le président: Nous devrons vérifier s'il est possible de nous réunir demain matin ou lundi soir.

Une voix: D'accord.

Le président: Nous devrons vérifier auprès du leader de la Chambre, car on nous a quelque peu . . .

Une voix: Lundi soir serait préférable.

Le président: Lundi soir serait préférable? Très bien.

Je tiens à remercier M. Franche. Nous sommes désolés de devoir interrompre la réunion et de vous demander de revenir, mais nous n'y pouvons rien. Je vais demander au greffier de vous avertir dès que nous aurons une date précise. Merci beaucoup.

La séance est levée.

WITNESS—TÉMOIN

At 3:30 p.m.
From the National Harbours Board:
Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

A 3 h 30 de l'après-midi
Du Conseil des ports nationaux:
M. Pierre A. H. Franche, président.

CA1 XC 21
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Monday, March 14, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 7

Le lundi 14 mars 1977

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1977-78, Votes 95, 100, L105—National Harbours Board under TRANSPORT.

CONCERNANT:

Budget principal 1977-1978, Crédits 95, 100, L105—Conseil des ports nationaux sous la rubrique TRANSPORTS.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Library

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

25205—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Caron
Douglas (*Bruce-Grey*)
Dupont
Forrestall
Fortin
Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*)
Loiselle (*Saint-Henri*)
Masniuk
McCain
McIsaac
McKenzie
McRae
Olivier
Portelance
Roy (*Laval*)
Skoreyko
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Monday, March 14, 1977:

Mr. Olivier replaced Mr. Harquail.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le lundi 14 mars 1977:

M. Olivier remplace M. Harquail.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 14, 1977
(8)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:02 o'clock p.m., this day the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Dupont, Forrestall, Hamilton (*Swift Curent-Maple Creek*), Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McIsaac, McKenzie, McRae, Olivier, Portelance, Roy (*Laval*) and Whittaker.

Other Members present: Messrs. Anderson, Condon, Côté, McCleave and Peters.

Witness: From the National Harbours Board: Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 21, 1977 relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1978 (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Thursday, March 3, 1977*).

By unanimous consent the Chairman called Votes 95, 100 and L105 relating to the National Harbours Board.

Ordered,—That the document entitled "Maritime Employers Association" submitted by Mr. Franche be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TC-3"*).

The witness answered questions.

At 10:00 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 14 MARS 1977
(8)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 02 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Dupont, Forrestall, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McIsaac, McKenzie, McRae, Olivier, Portelance, Roy (*Laval*) et Whittaker.

Autres députés présents: MM. Anderson, Condon, Côté, McCleave et Peters.

Témoin: Du Conseil des ports nationaux: M. Pierre A. H. Franche, président.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 février 1977 portant sur le Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1978. (*Voir procès-verbal et témoignages du jeudi 3 mars 1977*).

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 95, 100 et L105 portant sur le Conseil des ports nationaux.

Il et ordonné,—Que le document intitulé «Association des employeurs maritimes» présenté par M. Franche, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TC-3»*).

Le témoin répond aux questions.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Monday, March 14, 1977

• 2003

[*Text*]

The Chairman: Order, please. I see we have a quorum. We will resume consideration of the Main Estimates for the Fiscal Year ending March 31, 1978. I will call Votes 95, 100 and L105, relating to the National Harbours Board.

DEPARTMENT OF TRANSPORT

H—National Harbours Board

Vote 95—Payment to the National Harbours Board—$1,100,000

Vote 95—Payment to the National Harbours Board—Ports of Churchill, Manitoba and Halifax, Nova Scotia—$1,054,000

Vote L105—Advance to the National Harbours Board—$19,347,000

We have, once again, with us this evening, the Chairman, Mr. Pierre Franche, Mr. J. H. Vreeswijk, Director of Financial Policy and Planning and Vice-Chairman of the Board, and Mr. F. B. Ellam, Corporate Secretary. Mr. Franche has an opening comment. Mr. Franche.

Mr. P. A. H. Franche (Chairman, National Harbours Board): Mr. Chairman, I think, at the last meeting at which I testified, I may have misled the Committee, and I do not want to mislead the Committee, with respect to the usage of reserves when I stated that, in the event that we were to use the reserves it had to be voted by Parliament. This is not quite correct. The procedures are that Parliament votes with respect to the loan Vote, or the L-Vote, and with respect to reserves, it is the Governor in Council who approves whatever expenditure the National Harbours Board recommends. In this case, of course, the Governor in Council does act, first of all, through the Treasury Board, as a first screening, so that we have to get Treasury Board approval first and then we go to Governor in Council. I do want to make that correction and not mislead the Committee. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Franche. Mr. Forrestall.

• 2005

Mr. Forrestall: So that, Mr. Chairman, that is not left dangling as well, I think the other part should be added; and, perhaps, the witness would want as well to add that any use of those funds are, of course, subject to the Financial Administration Act of Canada.

Mr. Franche: Quite rightly so.

Mr. Forrestall: Fine, I take it that you are nodding agreement.

Mr. Franche: The whole of the Corporation is subject to the Financial Administration Act.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, given the news out of Halifax today that Cast is at least going to try Halifax for a month

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le lundi 14 mars 1977

[*Interpretation*]

Le président: A l'ordre. Je vois que nous avons le quorum. Nous allons reprendre l'étude du budget principal pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1978.Nous étudierons les crédits 95, 100 et L105 relatifs au Conseil des ports nationaux.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

H—Conseil des ports nationaux

Crédit 95—Versement au Conseil des ports nationaux—$1,100,000

Crédit 95—Versement au Conseil des ports nationaux—ports de Churchill (Manitoba) et de Halifax (Nouvelle-Écosse)—$1,054,000

Crédit L105—Avances au Conseil des Ports nationaux—$19,347,000

Les témoins ce soir sont à nouveau M. Pierre Franche, président, M. J. H. Vreeswijk, directeur de la politique financière et de la planification et vice-président et M. F. B. Ellam, secrétaire. Je crois que M. Franche voudrait faire une déclaration d'ouverture. Monsieur Franche.

M. P. A. H. Franche (président, Conseil des ports nationaux): Monsieur le président, lors de la dernière réunion à laquelle j'ai témoigné peut-être ai-je induit le Comité en erreur à propos de l'utilisation des réserves, et je ne voudrais pas qu'il en soit ainsi. En effet, j'avais déclaré qu'il était nécessaire que le Parlement nous autorise à puiser dans les réserves. Cela n'est pas tout à fait correct. Le Parlement doit voter ce crédit d'emprunt, le crédit L mais, en ce qui concerne les réserves, c'est le gouverneur en Conseil, qui approuve les dépenses que le Conseil des ports nationaux recommande. Dans ce cas, bien sûr, le gouverneur en conseil doit s'adresser au Conseil du trésor et, par conséquent, il nous faut d'abord obtenir l'autorisation du Conseil du trésor avant de nous tourner vers le gouverneur en Conseil. Je tenais à faire ce rectificatif afin de ne pas induire le Comité en erreur. Je vous remercie.

Le président: Monsieur Franche, je vous remercie. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, voilà une précision utile mais peut-être le témoin ferait-il bien d'ajouter que l'utilisation de ces fonds est assujettie à la Loi sur l'administration financière du Canada.

M. Franche: C'est tout à fait exact.

M. Forrestall: Bon, je vois que vous êtes d'accord.

M. Franche: Le conseil est totalement assujetti à la Loi sur l'administration financière.

M. Forrestall: Monsieur le président, nous avons appris aujourd'hui que CAST allait tenter une expérience à Halifax

[*Texte*]

or two, perhaps I am in a bit better frame of mind than I was before, although I regret that attempts earlier in another place today were unsuccessful in having the Minister of Transport make some general comments with respect to that particular situation, because it will undoubtedly cause some hardship and disruption. However, the point was that I am in a little better mood to see that Halifax is going to get some more business.

It brings me to questions that have been raised, in my judgment very serious questions, in recent weeks and in recent months by people in our port. The witness may or may not be familiar with an article written by Mr. Ian Thompson in the February 21, 1977, edition of the Halifax *Chronicle-Herald*. In any event, I want to quote two or three things from it and then ask one or two fundamental questions.

> Except for major expenditures in 1969 and 1970 on the south-end Halifax pier, this port has fared terribly.

> Since 1968 the average expenditure by National Harbors Board at Halifax has been $1.975 million as compared to $4.797 million at Montreal and $5.339 million at Saint John.

New Brunswick.

> The last four years has brought an average annual expenditure of about $300,000 at Halifax, barely enough to do minimum maintenance at NHB facilities.

Later on in that same article he deals, in passing, with what he terms:

> Massive additional sums—spent in dredging of the St. Lawrence River . . .

bridges in Montreal, and so on and so forth.

But I quote again, later in the same article:

> National Harbors Board estimates for 1977-78 show proposed expenditures at Montreal of close to $12 million. In the future years requirements column Montreal is budgeted to receive $8.3 million. A further $38.6 million payment is included to the St. Lawrence Seaway Authority 'deep water way program'.

> Halifax's allotment is restricted to $1.1 million in 1977-78 with no money budgeted for 'future years requirements.'

Later on in the same article Mr. Thompson comments on the federal transport report released about a year ago concerning traffic and a variety of things. He says:

> The report suggests expenditures of only $13 million will be required at Halifax between now and 1990.

> Last year the local office of the National Harbors Board . . .

and I assume that he is talking about the Halifax or the Halifax Board office,

[*Interprétation*]

pendant un mois ou deux. Peut-être suis-je mieux disposé maintenant que je ne l'étais auparavant, cependant, je regrette que, dans un autre endroit, on ne soit pas parvenu aujourd'hui à obtenir des commentaires d'ordre général du ministre des Transports à propos de cette situation qui, sans doute, va causer certaines difficultés et provoquer quelques perturbations. Cependant, je suis satisfait de voir que les activités du port de Halifax vont se trouver quelque peu accrues.

Cela m'amène à des questions que les gens de notre port ont posées au cours des dernières semaines et des derniers mois, des questions qui, à mon avis, sont très importantes. Je ne sais si le témoin a eu connaissance d'un article publié le 21 février 1977 dans le *Halifax Chronicle Herald*, de la plume de M. Ian Thompson. Quoi qu'il en soit, j'aimerais en citer certains passages avant de poser une ou deux questions essentielles.

> Le sort du port de Halifax est particulièrement défavorable, si on ne tient pas compte des dépenses importantes engagées en 1969 et 1970 pour l'aménagement de la jetée sud.

> Depuis 1968, le Conseil des ports nationaux a dépensé en moyenne 1,975 millions de dollars à Halifax par rapport à 4,797 millions de dollars à Montréal et 5,339 millions de dollars à Saint-Jean

Nouveau-Brunswick.

> Le montant de $300,000 que l'on a engagé en moyenne au cours de chacune des 4 dernières années pour le port de Halifax ont à peine suffi à assurer l'entretien minimum des installations du CPN.

Plus loin dans le même article, l'auteur parle:

> —d'importantes sommes supplémentaires— destinées au dragage du Saint-Laurent . . .

aux ponts de Montréal, et ainsi de suite.

Voici un autre extrait de ce même article:

> Dans le budget du Conseil des ports nationaux pour l'année 1977-1978, on prévoit des dépenses de l'ordre de 12 millions de dollars pour Montréal. 8.3 millions de dollars sont prévus pour Montréal dans la colonne relative aux «Besoins des années futures.» 38.6 millions de dollars sont en outre prévus pour la mise en œuvre du programme relatif à la voie navigable en eau profonde, de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

> Le port de Halifax ne recevra que 1.1 million de dollars en 1977—1978 et aucune somme n'est prévue en ce qui concerne les besoins des années futures.

Plus loin dans le même article, M. Thompson fait quelques commentaires à propos du rapport relatif au trafic, entre autres choses, que le ministère fédéral des Transports a publié il y a un an environ. Il déclare:

> Le rapport indique que, d'ici 1990, il ne sera pas nécessaire d'engager des dépenses de plus de 13 millions de dollars à Halifax.

> L'année dernière, le bureau local du Conseil des ports nationaux . . .

Je pense qu'il parle du bureau de Halifax du Conseil,

[*Text*]

—included $10 million in its budget request for a start on a new container terminal but the NHB hierarchy slashed the request to $1.1 million.

An appeal followed but, despite a fiery and frank presentation from William Mingo, chairman of the Halifax-Dartmouth Port Commission, at a private meeting last month, NHB could not be budged.

In Montreal, however, there is now under construction a new four-berth container terminal for which even Montreal ship operators in the Montreal-dominated shipping Federation of Canada says there is no demand.

The original budget for the period was $3.1 million. It jumped to 5.2 million and later to 7.2 million, without cranes to serve the facility. There are no land nor landfill costs attributed to the project.

A major Montreal shipping agent, Joe Carton, has said of the new container terminal, Montreal's fourth: 'We don't need the bloody thing. It's an eye sore and there is no commercial justification for it.'

It goes on to elaborate on the question that I want to pose. It elaborates in the sense that any review of volume through the port of Montreal in recent years, using Saint John and Halifax as a comparison, will show a sharp decline in the port of Montreal and an equivalent sharp rise in Halifax but during this period of transition the money is all being spent in Montreal and none in Halifax and I want to know why.

• 2010

Mr. Franche: Mr. Chairman, in the case of Montreal the funds that are being expended or suggested for expenditure come out of the reserves that exist within the port of Montreal. I think it is what was referred to last time as the forty-five or so million dollars. In the port of Halifax, since there are for all practical purposes no reserves, funds must come from the loan vote. The loan vote ceiling that we have for this year is in the order of nineteen million dollars for the whole of Canada. As mentioned in the article, the port authority did ask for $10 million—that is quite correct—but we could not recommend it at this time until further discussions have occurred with the province of Nova Scotia on the facility and the program must be approved by Treasury Board. We have provided $1.1 million for an engineering feasibility study to anticipate the need for such engineering, realizing that . . .

Mr. Forrestall: Well, who are the customers, Mr. Chairman, very specifically? Mr. Chairman, who are the customers for the Jacques Cartier terminal; who are the customers for this new facility at Trois-Rivières? You are saying to Halifax, show us the customers, show us the traffic and we will help you with the facility. You are saying to Montreal something

[*Interpretation*]

—demandait 10 millions de dollars pour la construction d'un nouveau terminal pour porte-conteneurs, mais les hauts fonctionnaires du CPN ont réduit le chiffre à 1.1 million de dollars.

On s'est élevé contre cette mesure mais, en dépit des démarches à la fois très fermes et très franches qu'a faites le mois dernier, lors d'une réunion à huis clos, M. William Mingo, président de la Commission portuaire de Dartmouth-Halifax, le CPN n'a pas cédé.

A Montréal, on vient d'entreprendre la construction d'un terminal à 4 postes d'arrimage pour porte-conteneurs pour lequel il n'y a aucune demande, comme le déclare la Fédération maritime du Canada qui est dominée par les armateurs de Montréal.

A l'origine, le budget pour cette période avait été établi à 3.1 millions de dollars. Ce chiffre est passé à 5.2 millions de dollars et ensuite à 7.2 millions de dollars, bien qu'aucune grue n'ait été prévue dans les installations. En outre, pour ce projet, il n'y a aucun coût relatif aux terres de remplissage.

Joe Carton, un important chargeur de Montréal, a déclaré à propos du nouveau terminal pour porte-conteneurs, le quatrième à Montréal: «Nous n'avons pas besoin de ce truc-là. Ce serait une horreur et il n'y a aucune justification du point de vue commercial.»

On traite ensuite d'un point que j'aimerais soulever. On signale que le volume des marchandises qui a transité par le port de Montréal au cours de ces dernières années a considérablement baissé alors qu'à Halifax on a enregistré une augmentation correspondante. Cependant, au cours de cette période transitoire, tous les fonds ont été consacrés à Montréal; rien n'avait été prévu pour Halifax. J'aimerais savoir pourquoi.

M. Franche: Monsieur le président, dans le cas de Montréal, les dépenses sont financées à même les réserves du port. Il s'agit des quelque 45 millions de dollars auxquels on a fait allusion la dernière fois. Comme il n'y a pas de réserves au port de Halifax, on ne peut y obtenir de fonds que par l'intermédiaire du crédit d'emprunt. Le plafond du crédit d'emprunt pour l'année est fixé à 19 millions de dollars à peu près pour l'ensemble du Canada. L'article signale avec raison que les autorités portuaires avaient demandé 10 millions de dollars. Nous ne pouvions recommander l'octroi de cette somme tant que l'on n'avait pas étudié la construction des installations avec la province de Nouvelle-Écosse. D'autre part, le Conseil du Trésor doit donner son approbation. Nous avons fourni 1.1 million de dollars afin de réaliser une étude de rentabilité et de déterminer les besoins en matière d'ingénierie, tenant compte du fait que . . .

Mr. Forrestall: Monsieur le président, qui sont les clients? Qui sont les clients du terminal Jacques-Cartier; qui sont les clients des nouvelles installations de Trois-Rivières? Vous dites aux autorités portuaires d'Halifax qu'il vous faut obtenir des précisions à propos des clients et de l'ampleur du trafic avant de pouvoir fournir une aide pour la construction des installa-

[*Texte*]

entirely different. If it is unreal or not accurate then I think it is incumbent upon you or somebody in the Ministry of Transport to lay to rest the divisiveness that has risen from people seeing one set of parameters for one situation and another set for another port. Who are the customers for the Jacques Cartier Terminal? Who are the customers for Trois-Rivières? Who are the customers for Rodney Terminal? We can go on with this list. The moneys are readily available if they can be used, if they are used and properly spent, yet Halifax cries and begs for expanded container service. This afternoon Mr. Glusing of Cast steamship announced he was going to come into Halifax commencing April 2. That is welcome news. I have said repeatedly that we do not want business this way, and while we welcome it, it is regrettable for Halifax to attract business away from another port in Canada. I do not fully believe that as much as is possible has been done by the Ministry to reverse this unfortunate situation with respect to Montreal. What are the answers to some of those questions, because they come to me in a very very bitter way and I have no answers for them.

Mr. Franche: Well in the case of Jacques Cartier there are no specific customers to date. There are no commitments in writing that have been brought to the attention of the National Harbours Board.

In the case of Trois-Rivières, it is foreseeable I think from the growth of activity within Trois-Rivières.

Mr. Forrestall: They probably just got a 30 per cent expansion this afternoon in one fell swoop.

Mr. Franche: I was not aware of the statement of Mr. Glusing, so this is—and again I say that we have two different systems of having funds made available to us, one that Parliament votes to us through the loan fund, and those are, I understand, quite limited this year, and the other ones out of the reserves of existing ports.

• 2015

Mr. Forrestall: The data of the Port of Montreal still exceeds its reserve account. What you are suggesting to me is something fairly serious, and if there is an opportunity, I will go down for another round, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Monsieur Loiselle.

M. Loiselle (Saint-Henri): Monsieur le président, il semble y avoir une rivalité entre les différents ports du Canada et j'espère que ce j'ai à dire ainsi que les paroles de mes collègues de Montréal et de la région ne seront pas prises en mauvaise part par nos collègues de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et de Halifax en croyant que nous voulons nous accaparer de leurs marchés ou travailler contre leurs intérêts.

Je comprends l'intérêt de mes collègues de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et de Halifax à vouloir promouvoir la vitalité de leurs ports, mais je pense qu'ils ne peuvent pas non plus nous blâmer de vouloir, nous de Montréal, accroître et surtout conserver ce que nous avons. En effet, je pense bien

[*Interprétation*]

tions. Pour Montréal, les choses sont totalement différentes. Si cela est faux ou inexact, il vous incombe, à vous, ou à un responsable du ministère des Transports, de résoudre les antagonismes. En effet, on ne se fonde pas sur les mêmes facteurs pour tous les ports. Qui sont les clients du terminal Jacques-Cartier? Qui sont les clients de Trois-Rivières? Qui sont les clients du terminal Rodney? Nous pourrions continuer ainsi bien longtemps. Les fonds sont disponibles mais il faudrait qu'ils soient utilisés de façon convenable. Au port de Halifax, on insiste pour construire de nouvelles installations destinées à recevoir les porte-conteneurs. Cet après-midi, monsieur Glusing, de la CAST a annoncé que sa société s'installerait à Halifax au début d'avril, le 2 avril. Cette nouvelle fut bien accueilie. J'ai souvent dit que nous ne voulons pas que les choses se passent ainsi. Certes, nous sommes satisfaits par cette nouvelle mais nous regrettons que le port d'Halifax doive attirer le trafic qui, d'ordinaire, était destiné à un autre port canadien. Je ne pense pas que le ministère ait fait tout son possible pour renverser la situation bien regrettable qui prévaut à Montréal. Quelles sont les réponses à certaines des quetions que je me pose. Elles me préoccupent profondément, mais je ne puis leur apporter de réponse.

M. Franche: Jusqu'à présent, il n'y a pas encore de clients particuliers pour le terminal Jacques-Cartier. Le Conseil des ports nationaux n'a été saisi d'aucun engagement écrit.

A Trois-Rivières, on peut, je pense, prévoir un accroissement des activités.

M. Forrestall: Ils ont probablement obtenu une augmentation de 30 p. 100 d'un seul coup, cet après-midi.

M. Franche: Je n'ai pas eu connaissance de la déclaration de M. Glusing. Je le répète, nous avons deux moyens pour obtenir des fonds: d'une part, le Parlement nous en octroie par l'intermédiaire du crédit d'emprunt, et je crois savoir qu'ils seront fort limités cette année, et, d'autre part, il y a les réserves des ports.

M. Forrestall: Les données sur le port de Montréal semblent quand même dépasser ses réserves. Ce que vous me dites est assez graves, et si j'ai l'occasion, j'aimerais un second tour, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Mr. Chairman, there seems to be some competition between the various ports of Canada, and I hope that what I as well as my other colleagues from the Montreal region have to say, will not seem to our colleagues from Saint John, New Brunswick and Halifax to be an effort on our part to grab their markets and work against their interests.

I understand the interests of my colleagues from Saint John, New Brunswick and Halifax in wanting to promote the vitality of their ports, but they can no more blame us, from Montreal, for wanting to increase and particularly to keep what we

[*Text*]

que nous pouvons nous féliciter de la structure financière du port de Montréal.

La semaine dernière, on a fait remarquer que, si Montréal avait une réserve de 46 millions, nous avions aussi une dette de 142 millions. À ceux qui ont prétendu que Montréal avait une dette de 142 millions, je ferai observer qu'il s'agissait d'avances de 142 millions, mais qu'il y a actuellement au port de Montréal des actifs de 300 millions. C'est un actif de 300 millions que possède le port de Montréal. Donc, en plus de cet actif de 300 millions, réalisé avec des avances de 142 millions, il y a aussi ces 46 millions qui sont en réserve, grâce à la bonne administration des années passées. Si nous regardons le tableau qui est ici devant moi nous constatons qu'aucune année de 1963 à 1975, n'a été déficitaire. Par contre, nous subissons depuis quelque temps certaines difficultés: depuis 1972 et ensuite, 1975. Mon collègue de Halifax vient justement de parler du quai Jacques-Cartier. Nous n'avons pas de garanties effectives, mais j'ai été informé que pour obtenir les grues portatives dont nous avons besoin au quai Jacques-Cartier, cela pourrait prendre d'un an à un an et demi. Nous serons chanceux si nous pouvons en obtenir plus vite. Allons-nous attendre que des bateaux soient accostés pour pouvoir dire: «Eh bien, là, nous avons besoin de grues. Nous allons en commander»? Voilà qui s'appelle de la bonne administration! Et puis je pense que, même si Cast avait décidé cet après-midi, comme mon collègue vient de nous l'annoncer, qu'une grosse partie de notre commerce s'en irait à Halifax, j'ai encore confiance et je ne sais pas si vous avez quelque chose à ajouter là-dessus, monsieur Franche, mais j'ai confiance qu'il y a encore quelques possibilités que Cast nous laisse une grosse partie de notre commerce à Montréal. Il y a un problème au port de Montréal. Il semble y avoir un fantôme qu'on ne peut pas toucher. Il y a quelqu'un qui gère le port de Montréal sans appartenir à son administration et en dehors de la portée de celle-ci. C'est un peu comme si les clients mèneraient le commerce de Eaton au lieu que ce soit l'administration de cette compagnie. Actuellement, la Fédération maritime du Canada et l'AEM contrôlent les entrées et sorties, le taux à imposer sur chaque tonne de cargaison qui entre dans le port et cela crée une situation intolérable. L'administration du port de Montréal se trouve confrontée à cet état de chose et ne peut comme administrateur apporter de palliatif, aucun remède, même si elle essaie de vendre le port à l'extérieur. Je voudrais que vous nous parliez davantage de cette Association des employeurs maritimes et de la responsabilité de l'observateur du ministère des Transports qui doit représenter le ministère auprès de cette association. N'est-il là que comme observateur pour vous faire rapport? Est-il est délégué à plein temps? Oui ou non, siège-t-il au conseil d'administration? Pourriez-vous nous certifier que nous pourrions le faire déléguer pour siéger au conseil d'administration?

Êtes-vous aussi au courant des opérations de l'AEM ou à qui faut-il s'en référer au ministère des Transports pour connaître une fois pour toutes le bilan financier de l'AEM, pour savoir ce qui s'y passe de sorte qu'il soit possible d'assurer un climat sain et favorable à l'avenir du port de Montréal.

[*Interpretation*]

already have. Indeed, we should be proud of the financial status of the Port of Montreal.

Last week, it was noted that if the Port of Montreal does have $46 million in reserves, it also has a $142 million debt. I would have those, who pretend that Montreal has a $142 million debt, note that these were advances of $142 million, but that there is actually in the Port of Montreal assets worth $300 million. Those $300 million are the assets of the Port of Montreal. Therefore, over and above these assets, which have been gained with the advances of $142 million, there are also $46 million in reserve, as a result of excellent administration of past years. On studying the table I have before me, I note that between the years 1963 and 1975 there were no deficits. On the other hand, over the past while, the port has suffered certain difficulties: In 1972 and again in 1975. My colleague from Halifax just spoke of the Jacques-Cartier Terminal. We have no real guarantees, but I have been informed that obtaining the portable gantry cranes which are much needed at the Jacques-Cartier Terminal May take at least one to one and a half years. It would have been most fortunate if we could have obtained them more quickly. Are we going to wait until boats have come alongside to say: «Well, I guess we need cranes. Let us order them.» Would that not be some fine administration! And if, as my colleague from Halifax has just announced, CAST decided this afternoon that it would move a large part of its present business from Montreal to Halifax, I am still confident—I do not know if you have anything to add to that, Mr. Franche,—but I am still confident that there are still possibilities that CAST will in fact leave a large part of its business in Montreal. There is a problem in the Port of Montreal. There seems to be some kind of phantom problem which no one can fight. Somebody seems to be managing the Porf of Montreal without belonging to its administration and which is beyond its scope. It is a little as if the clients ran Eaton's rather than its administration. Actually, the Canadian Maritime Federation and MEA control the incoming and outgoing traffic, and the tariff per ton of cargo to be imposed on entry into the port has created an intolerable situation. Faced with this problem, the administration of the Port of Montreal seems to be able to find no solution even if it sold the port to private business. I would like you to give us a little more detail on this Maritime Employers Association and on the responsibility of the Department of Transport observer who is representing the department within this Association. Is he there only as an observer who reports to you? Is he a full time representative? Does he or does he not sit on the Board of Directors? Can you guarantee that we could have him designated as a full participating member on the Board of Directors?

Are you also knowledgeable of the operations of the MEA or do you know to whom we should refer with the Department of Transport in order to find out finally what is the financial state of the MEA, that we might sort out what is going on in order to ensure a more healthy and favourable climate for the Port of Montreal in the future.

[*Texte*]

• 2020

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Merci, monsieur le président. Premièrement, en ce qui concerne l'Association des employeurs maritimes, jusqu'à ce que la situation de Cast se développe au cours des dernières semaines, il n'y avait pas d'observateur au conseil d'administration. Il y a dans le moment un observateur dont l'unique fonction est de siéger lorsqu'on discute du cas de Cast. Il n'y a pas d'autres observateurs actuellement au conseil d'administration.

En ce qui concerne les opérations financières de l'Association des employeurs maritimes, je n'ai pas à ma disposition dans le moment le bilan de leurs opérations financières. C'est évidemment le ministère des Transports et non pas le Conseil des ports nationaux qui s'est porté garant d'une partie de la dette et qui communique directement avec l'Association. Quant au bilan des opérations financières, je ne sais pas si le Comité le désire mais je suppose que nous pourrions demander qu'une copie en soit déposée. Je ne sais pas, monsieur le président; nous pourrions probablement l'obtenir éventuellement.

Le président: Nous pourrions en obtenir des copies et les distribuer aux membres du Comité.

M. Loiselle (Saint-Henri): La copie du bilan financier de l'Association des employeurs maritimes?

M. Franche: C'est cela.

M. Loiselle (Saint-Henri): Maintenant, tout à l'heure, lorsque j'ai mentionné les sommes de 142 millions de dollars d'avance du fédéral et de 300 millions de dollars d'actif, j'ai cru déceler un doute chez vous. J'espère que mes chiffres sont exacts.

M. Franche: Cent quarante deux millions de dollars, c'est bien cela.

M. Loiselle (Saint-Henri): Et les 300 millions de dollars d'actif dans le port?

M. Franche: Nous n'avons pas cela dans le rapport financier. Nous n'avons pas la valeur de l'actif du port.

A première vue, cela fait environ 250 millions de dollars. Si je prends la valeur de l'actif à court terme et que j'inclus les immobilisations à 192 millions de dollars plus 53 millions de dollars, cela donne 245 millions de dollars.

M. Loiselle (Saint-Henri): En un mot, l'actif dépasse le passif.

M. Franche: L'actif dépasse le passif . . .

M. Loiselle (Saint-Henri): Oui, l'actif est de 250 millions de dollars et le passif est de 142 millions de dollars.

M. Franche: Très bien.

M. Loiselle (Saint-Henri): Inutile de se battre!

Le président: Dernière question, s'il vous plaît, monsieur Loiselle.

M. Loiselle (Saint-Henri): C'est tout à fait juste.

Maintenant, monsieur Franche, la semaine dernière, au cours de notre dernière réunion, il a été question des entrevues

[*Interprétation*]

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Franche: Thank you, Mr. Chairman. First, in regard to the Maritime Employers Association, until the CAST situation developed over the last few weeks, there was no observer on the Board of Directors. There is now an observer whose only role is to sit when the CAST case is discussed. There are no other observers presently sitting on the Authorities Board.

As to the financial operations of the Maritime Employers Association, I do not have the financial statement with me. Indeed, it is the Department of Transport and not the National Harbours Board which guaranteed part of the debt and which has direct contact with the Association. As to the financial operations, I do know if it is the Committees' wish, but I suppose that we could ask that a copy be tabled. I do not know, Mr. Chairman; we probably could obtain it eventually.

The Chairman: We could obtain some copies and have them distributed to the members of the Committees.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): A copy of the financial statement of the Maritime Employers Association?

Mr. Franche: That is right.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): A few moments ago, when I mentioned the sums of $142 million in advances from the federal government, and the $300 millions assets, I seemed to detect a frown doubt among the witnesses. I hope my figures are correct.

Mr. Franche: Regarding the $142 million, you are quite right.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): What about the $300 million in assets in the port?

Mr. Franche: We do not have those figures in the financial report. We do not have the value of the port assets.

A quick look would put it at somewhere around $250 million. If I take the value of the short-term assets, and I include the fixed assets of $192 million plus $53 million, it makes about $245 million.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): In short, the assets are greater than the liabilities.

Mr. Franche: The assets are greater than the liabilities . . .

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Yes, the assets come to $250 million and the liabilities are only $142 million.

Mr. Franche: Quite right.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): There is no point in fighting!

The Chairman: This will be your last question, please, Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): You are quite right.

Now, Mr. Franche, last week, during our last meeting, there was a question of some contacts with CAST and so forth and

[*Text*]

de Cast et ainsi de suite et vous nous aviez promis de nous apporter un document sur cette réunion. Est-ce que vous êtes en mesure ce soir de nous donner ce document?

M. Franche: Oui. L'Association des employeurs maritimes a envoyé une lettre circulaire à tous ses membres sur tout le problème des négociations avec Cast. L'Association nous a également fait parvenir une copie de cette circulaire et j'en ai fait des copies pour les membres du Comité, s'ils en désirent.

M. Loiselle (Saint-Henri): Monsieur le président, est-ce que vous pourriez distribuer ces copies?

Maintenant, monsieur Franche, en taut que président du Conseil des ports nationaux du Canada, vous venez de me dire que l'observateur du ministère des Transports n'est arrivé que récemment à l'Association des employeurs maritimes. Est-ce que vous seriez prêt actuellement à recommander que les pouvoirs de cet observateur soient amplifiés de façon à ce qu'il fasse partie du conseil d'administration afin que nous sachions davantage ce qui se passe à l'Association des employeurs maritimes? Il est bien d'avoir le rapport financier et d'en discuter plus tard. Mais je crois que le gouvernement fédéral qui est actuellement garant de 16 millions de dollars devrait avoir un administrateur ou un observateur. Appelez cela comme vous voulez. Il s'agirait d'un observateur qui aurait rang d'administrateur, sans pouvoir prendre de décisions, mais qui siégerait au Conseil d'administration . . . Seriez-vous prêt à faire ces augmentations-là au ministère des Transports?

• 2025

M. Franche: Monsieur le président, pour savoir s'il devra avoir plus de pouvoirs cette question se pose au ministre des Transports responsable du Ministère. Quant à moi, en tant que président du Conseil des ports nationaux, comme nous ne sommes pas garants de la dette, je pense qu'il appartiendrait plutôt au Ministère, soit au Ministre, de décider de cette politique-là, à savoir s'il y voit, non pas seulement un administrateur, mais quelqu'un avec des pouvoirs élargis.

M. Loiselle (Saint-Henri): Merci monsieur.

Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions, mais j'aimerais proposer que le document de M. Franche soit annexé en appendice au compte rendu de la séance d'aujourd'hui.

Le président: D'accord? La lettre circulaire nº 303 de l'Association des employeurs maritimes sera annexée en appendice, et nous allons la faire distribuer. Mr. Hamilton.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Thank you, Mr. Chairman. I would like to switch for a minute to a port that has never had a strike, that is the Prairie Port of Churchill. I notice that money has been set aside for a dredging program and I wonder whether we can have some assurance that the dredging program will go ahead this summer, Mr. Franche.

Mr. Franche: Mr. Hamilton, tenders were called last Thursday for this dredging on March 10, and it has been approved through Treasury Board as a program; depending on the results of dredging costs and so forth, it has a very good

[*Interpretation*]

you promised that you would bring a document to this meeting. Are you in a position to table that document tonight?

Mr. Franche: Yes. The Maritime Employers Association sent a circular letter to all its members regarding the whole problem of negotiations with CAST; the Association sent us a copy as well and I have had it duplicated for the members of the Committee if it is their wish.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Mr. Chairman, could you have those copies distributed?

Mr. Franche, as Chairman of the National Harbours Board, you just told me that the Department of Transport observer had only recently joined the Maritime Employers Association. Would you be willing now to recommend that the powers of this observer be enlarged in order that he might participate directly to the Board's meetings so that we might learn more of what is going on in the Maritime Employers Association? It is all very well to have the financial report and to be able to discuss it later. But I believe the federal government which is actually guaranteeing $16 million for the Association should have an administrator or an observer. Call it what you will. We need an observer at the director's level, who without participating in the decision-making process, would sit on the board . . . Would you be ready to ask the Minister of Transport to make such increases in authority.

Mr. Franche: Mr. Chairman, the question as to whether or not the observer should have more powers, should be put to the Minister of Transport responsible for the Department. Personally, as Chairman of the National Harbours Board, since it is not the guarantor of the debt, I believe it should devolve upon the department, that is the Minister, to determine whether or not the administrator should have greater powers.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Thank you, sir.

Mr. Chairman, I have no other questions, but I propose that the document Mr. Franche has brought with him be appended to tonight's proceedings.

The Chairman: Agreed? The Maritime Employers' Association circular letter No. 303 will be printed as an annex and we shall have it distributed. Monsieur Hamilton.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Merci, monsieur le président. Je voudrais maintenant passer à un port qui n'a jamais eu de grève, c'est-à-dire le port des Prairies, à Churchill. Je remarque qu'on a prévu des fonds pour amorcer un programme de dragage, M. Franche, et je veux des assurances que ce programme sera mis en œuvre dès cet été.

M. Franche: Monsieur Hamilton, la demande de soumissions pour ce programme de dragage a été faite jeudi dernier, le 10 mars, et le programme est approuvé par le Conseil du Trésor; selon les résultats que donnera l'analyse des coûts du

[*Texte*]

chance of going forward. We have had to go rather quickly to call tenders because of the very short season and our intention, of course, is to carry out the greater part of this dredging during the summer season of 85 days.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I really appreciate that answer, Mr. Chairman. This will be contracted out. You will not be using the old dredge.

Mr. Franche: We will retire the old steam dredge.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): As the St. Lawrence Seaway becomes more expensive the Port of Churchill has more and more attraction, you know, the premium for every bushel of grain moved through Churchill as versus Montreal. It is about 50 cents a bushel and there is a very great desire on the part of Prairie producers to see the Port of Churchill used to its capacity.

I understand there is a new port manager, who is going to be running the port this summer. Is that correct or was the announcement made a little bit prematurely?

Mr. Franche: It is an interim appointment at the moment for a temporary port manager in Churchill.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I can say that I know the gentleman; he is an excellent man and I know he will do a first-class job.

Now there is a question of leaving the elevator sitting empty all winter. Did the National Harbours Board make any approach to the Canadian Wheat Board to try to get the elevator filled with grain at the end of the shipping season to generate a little more revenue?

Mr. Franche: I did not make any personal approaches to it. I understand that it was discussed, I think, at that time between the interim port manager of last summer, Mr. T. Lauzon, and the Canadian Wheat Board and possibly one of my staff at headquarters. The answer was, I understand, not favourable.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I think it is a point that probably we should pursue. I see no reason why that elevator could not be filled at the end of the shipping season when it is in position to go and it would earn a little additional revenue for the port.

I am assuming that the National Harbours Board is taking good care of the tug *Twolan* which you borrowed from the Port of Churchill and will be returned in working order at the start of the shipping season. This is the expectation.

Mr. Franche: Yes, sir. The *Twolan* was loaned to the Port of Montreal because of a strike of tug pilots at a time when it was not needed any more in Churchill. In fact, it gave us the opportunity to complete some of the stability tests after the renovation of the *Twolan* and some of the work has been carried out since in Montreal and she will be sailed back as soon as the weather permits on time for the opening of the season in Churchill.

[*Interprétation*]

dragage et ainsi de suite, il y a bonne chance que ce programme soit mis en œuvre. Nous avons dû hâter la demande d'offres, à cause de la courte saison et notre intention, évidemment, est de faire la plus grande partie du dragage durant la saison d'été de 85 jours.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je vous remercie beaucoup de cette réponse, monsieur le président. Ce programme sera donc mis à contrat. Vous ne vous servirez pas du vieux dragueur.

M. Franche: Nous allons pensionner le vieux dragueur à vapeur.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): A mesure qu'il devient plus cher d'utiliser la Voie maritime du Saint-Laurent, le port de Churchill devient de plus en plus attrayant, car vous savez que le différend pour chaque boisseau de blé sortant de Churchill, comparativement à Montréal, est d'environ 50c., et les producteurs des Prairies sont très désireux d'employer le port de Churchill à pleine capacité.

On me laisse entendre qu'il y a un nouvel administrateur du port, qui sera en place dès cet été. Est-ce exact, ou le communiqué était-il un peu prématuré?

M. Franche: On a nommé un administrateur intérimaire du port pour le moment à Churchill.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je connais ce monsieur; il est très compétant, et je sais qu'il fera un excellent travail.

Il est aussi question de laisser l'élévateur à grains vide durant l'hiver. Le Conseil national des ports a-t-il entamé des négociations avec la Commission canadienne du blé afin de remplir cet élévateur de grains à la fin de la saison afin d'augmenter le revenu?

M. Franche: Personnellement, je n'ai pris aucun contact avec la Commission. Je sais que l'été dernier, l'administrateur intérimaire du port, M. T. Lauzon, en avait déjà discuté avec la Commission canadienne du blé et aussi avec un membre de mon personnel. Mais la réponse n'a pas été favorable.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Je crois qu'on devrait pousser la question. Je ne vois aucune raison que cet élévateur ne soit pas rempli à la fin de la saison maritime, afin qu'il soit en position de commencer les chargements dès l'ouverture de la saison, et de cette façon assurer un revenu additionnel pour le port.

Je suppose que le Conseil des ports nationaux prend bien soin du remorqueur Twolan que vous avez emprunté au port de Churchill et qu'il sera retourné en bon ordre au début de la saison maritime. On y compte.

M. Franche: Oui, monsieur. Le Twolan a été prêté au port de Montréal à cause de la grève des pilotes de remorqueurs, au moment où on n'en avait pas besoin à Churchill. En effet, cela nous a donné l'occasion de terminer certains tests de stabilité suivant la révision du Twolan et dont certains travaux ont été faits à Montréal; aussitôt que le temps le permettra on retournera le remorqueur à temps pour l'ouverture de la saison à Churchill.

[*Text*]

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): I wonder, Mr. Chairman, whether the witness could indicate what is involved in setting up a free port? Is there any possibility that Churchill could be declared a free port? Has this been considered, as far as you are aware?

• 2030

Mr. Franche: It has not been considered, Mr. Chairman, in terms of the Port of Churchill. I am not to familiar with what a free port is, I guess it is what I call in French, *port franc*, which is no duty and so forth, and I would guess—I only guess at this stage—it would require special legislation.

Mr. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): That is all, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Hamilton.

Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président.

Monsieur Franche, on a soulevé tout à l'heure des questions entre Halifax et Montréal. Je sais qu'à Halifax il y a un quai public; est-ce exact?

M. Franche: C'est exact.

M. Portelance: Est-ce qu'il y en a un aussi à Saint-Jean au Nouveau-Brunswick?

M. Franche: Oui.

M. Portelance: Et justement, Montréal n'en a pas, lui! C'est un des ports les plus importants. Je comprends mal que nous n'ayons pas un quai public aussi. Mais je remarque que dans vos crédits pour l'année financière 1977-1978, si je comprends bien, il y a un montant de $4,300,000 pour le Terminus Jacques-Cartier. Vous avez $2,500,000 à venir pour les grues. Est-ce que cela veut dire qu'on peut espérer que ces travaux auront lieu dans l'année en cours?

M. Franche: Le Port de Montréal nous a soumis fin novembre une étude assez volumineuse sur la justification du Terminal Jacques-Cartier et nous sommes en train de terminer la révision de cette étude et nous pourrons, je l'espère dans un mois, faire des recommandations à notre ministre en matière d'aménagement. C'est exact qu'il y est prévu quelque chose de l'ordre de 9 millions à 10 millions de dollars supplémentaires pour aménager le Terminal Jacques-Cartier, avec deux portiques à réservoirs dont un peut-être cette année et l'autre l'an prochain, s'il faut prévoir des délais de commandes, d'installation, etc.

M. Portelance: Merci.

Dans un autre domaine on critique beaucoup les montants qui sont attribués à Montréal en immobilisations ou de toutes autres façons, mais j'aimerais savoir quand même, étant donné que des compagnies comme la CAST déménage à Halifax, (je crois bien qu'en fin de compte il savent très bien qu'à Montréal la productivité est peut-être beaucoup plus élevée et que la main-d'œuvre y est quand même assez compétente . . . , ils ont toutes les raisons au monde de demeurer là), quels sont les montants qu'on peut donner en subventions au CN et au CP qui ont comme mission de transporter, soit les containers, soit

[*Interpretation*]

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Monsieur le président, le témoin pourrait-il nous dire quel est le processus pour créer un port franc? Y a-t-il possibilité que le port de Churchill soit déclaré port franc? Y a-t-on déjà pensé, à votre connaissance?

M. Franche: On n'y a jamais pensé, monsieur le président, en ce qui regarde le port de Churchill. Je ne sais pas ce qu'est un port franc, sauf que c'est un port franc de douane ainsi de suite, il faut supposer—je ne peux que deviner—je crois qu'il faut une loi spéciale.

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): C'est tout, monsieur le président. Merci.

Le président: Merci, monsieur Hamilton.

Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Franche, a moment ago there were some issues raised concerning Halifax and Montreal. I know that there is a public pier at Halifax; is that correct?

Mr. Franche: That is right.

Mr. Portelance: Is there not also one at Saint John, New Brunswick?

Mr. Franche: Yes.

Mr. Portelance: And is it not strange, Montreal does not have one! It is one of the most important ports. I find it hard to understand why there should not be a public pier there also. But I note that it is in the votes for the fiscal year 1977-78. I note that there is a sum of $4.3 million for the Jacques Cartier terminal. You also have another $2.5 million for the cranes. Does this mean that we expect that these works will be taking place in the present calendar year?

Mr. Franche: The Port of Montreal submitted to us at the end of November a rather thick study report justifying the Jacques Cartier terminal and we are just now completing a review of this study, and I hope that within a month we shall be able to make recommendations to the Minister as to further developments. It is true that there is an additional $9 million to $10 million for the development of the Jacques Cartier terminal, to install two container gantry trains of which one would be installed this year and the other next year, if we anticipate possible delays in ordering installations, et cetera.

Mr. Portelance: Thank you.

In another subject matter, we often criticize the amounts which have been provided in Montreal in fixed assets, or in other ways, but I would like to know, anyway, seeing as companies such as Cast are moving to Halifax—I am sure that they are quite aware that the productivity is much higher in Montreal and that the available manpower is quite competent; they have all the reasons in the world for staying there—what are the amounts in subsidies to CN or CP which are charged with transporting either containers or merchandise which

[*Texte*]

la marchandise qui nous arrivent par les ports de l'Atlantique? Avez-vous des chiffres à ce sujet?

M. Franche: Moi je n'en ai pas, monsieur le président; les montants des subventions du CN ou du CP, dans ce domaine-là . . .

M. Portelance: Mais pourrait-on les obtenir ailleurs, du ministère des Transports ou . . .

M. Franche: Sans doute, oui.

M. Portelance: . . . à une autre occasion?

Mais vous, vous n'êtes pas au courant de cela.

M. Franche: Non, monsieur.

M. Portelance: Parce qu'enfin de compte on sait très bien que tout ce qui peut être fait dans ce domaine-là, c'est pour compenser le fait que le transport maritime est encore le plus bas qui puisse exister. Je pense bien que le CN et le CP ont peut-être intérêt à garder des trains occupés entre Halifax et Montréal, ou Saint-Jean et Montréal; mais quand même, c'est toujours au détriment du Port de Montréal. C'est pour cela que lors de la dernière réunion que nous avons eue ici, nous souhaitions, (la majorité des députés de Montréal du moins), qu'avec les nouvelles politiques que vous apporterez dans le domaine des ports, des solutions seraient mises de l'avant, de façon à ce qu'on puisse demeurer compétitif en face des ports de l'Atlantique. Et c'était pour cette raison qu'on vous mentionnait les surplus que Montréal a déjà. Et on doit effacer les dettes des autres administrations portuaires, je pense bien que dans le cas de Montréal on pourrait aussi penser a effacer une dette qui est importante, et qui est celle de l'achat de main-d'œuvre. Je pense bien que dans nos lois ouvrières canadiennes, lorsqu'il y a des changements technologiques, on s'occupe de savoir si les personnes qui travaillent, sont affectées, et on subventionne d'une manière ou d'une autre. C'est exactement ce qui s'est produit à Montréal lorsqu'on a eu des dépenses de l'ordre de 12 ou de 17 millions de dollars. Il y avait des changements technologiques qui étaient annoncées et les employés présents méritaient quand même qu'on leur porte attention. De plus, je trouve bien malsain de rejetter aujourd-'hui toute la responsabilité sur les travailleurs qui peuvent demeurer au service du Conseil des ports nationaux auquel ils appartiennent, selon moi, bien qu'une compagnie puisse actuellement les représenter et signer les contrats de travail. Mais je comprends mal votre administration qui a une responsabilité à Montréal, et que M. Beskwaty qui est le gérant du port avec 300 millions de dollars à administrer, n'a pas un mot à dire aux employés qui effectuent les travaux au port de Montréal, en l'occurence, les débardeurs. Je comprends mal que tout cela soit laissé à l'entreprise privée.

• 2035

Alors, j'espère que, dans la nouvelle administration, des lacunes semblables seront corrigées.

C'est tout, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Portelance. Mr. McCain.

[*Interprétation*]

arrive through the Atlantic ports? Do you have any figures on this?

Mr. Franche: Personally, I have no idea, Mr. Chairman; the subsidies to CN and CP in that area . . .

Mr. Portelance: Could we obtain those figures elsewhere, from the Department of Transport or . . .

Mr. Franche: No doubt, yes.

Mr. Portelance: At another time?

But you, you are not aware of this?

Mr. Franche: No, sir.

Mr. Portelance: Because in the end we all know very well that everything that is provided in that area, is to compensate for the fact that marine transport is still the cheapest possible method. I am sure that CNCP are very interested in keeping the trains moving between Halifax and Montreal or between Saint John and Montreal; but it is always at the expense of the Port of Montreal. That is why, at our last meeting, we had hoped—at least the majority of the members of Montreal—that the new policies which you are putting forward in the fourth sector, there would be solution so that the Port of Montreal could remain competitive with the Atlantic ports. And it is for that reason that we mentioned the reserves that Montreal presently has. I think that if we are going to cancel the debts of other port authorities, that it might be considered in the case of Montreal to wipe out a most important debt, that of hiring of manpower. I think that under our Canadian Manpower legislation when there are technological changes, we consider whether the workers are going to be affected, and we usually subsidize them in some way or another. That is exactly what happened in Montreal which incurred expenditures of some $12 million to $17 million. Some technological changes had been announced and the employees deserved some attention. Furthermore, I find it rather unwise to hold responsible the workers who can stay in the National Harbours Board service because I think they belong to that Board, even though a company can presently represent and sign work contracts for them. I do not understand your administration very well. You are responsible in Montreal and Mr. Beshwaty, the manager of the harbour, has a $300 million budget and he has nothing to say to the employees who are working in the Port of Montreal, I mean the longshoremen. I do not understand why this is left to the private enterprise.

Consequently, I hope that, in the new administration, such gaps will be avoided.

That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Portelance. Monsieur McCain.

[*Text*]

Mr. McCain: Mr. Chairman, the point that the member from Dartmouth-Halifax East has made in respect to Halifax is certainly applicable, perhaps to a slightly lesser degree to Saint John but the expenditures there are such that they are not going to alleviate an over-extended port service. I see that you are at least going to study Halifax's problem but I do not see any indication that you have any study or any plan for Saint John. Now, what is the study and what is the plan in that area? That is only one facet of it. Yes, you have an open storage terminal study but that is all you have. That whole port facility needs a study, needs a re-organization, needs a rationalization of what is required.

We have heard tonight that there will be port facilities built on the basis of anticipated business—I believe it was for Three-Rivers, a potential for expansion, I believe was the word the Chairman used. If I am wrong, I wish he would correct me.

We see no specific customers for Jacques Cartier. Let us take the indebtedness of the Port of Montreal and its surplus and put them in proper balance and the net indebtedness to the Port of Montreal really does not look any worse than the net indebtedness of Halifax or Saint John probably. I do not have those figures in front of me, I am sorry to say, but they are both in debt, all three of them.

Now, can we get some long-term planning and some study on it to rationalize the requirements across the whole scope of their business in the Port of Saint John?

Mr. Franche: If I may, Mr. Chairman, in the case of Saint John, there was a master plan developed back I guess about five or six years ago. It is what we call the Swan Wooster Report and I think just looking at it last week after our discussion with respect to the congestion of the Port of Saint John in certain areas, and looking at it in conjunction with the flows of paper products in Saint John, that master plan in terms of its forecast of traffic was pretty good as we look at it today. So there is in existence a master plan. It is the same master plan that suggested at some stage extending the limits of Saint John to a point where now I think they are talking of LNG being transported. The studies that are planned in there are more or less a continuation, looking at it from the open storage point of view, of what was recommended in that master plan. So it does exist at the moment. It is called the Swan Wooster Report.

Mr. McCain: What did the Swan Wooster Report cost?

Mr. Franche: I could not tell you. It is quite a few years ago. I could certainly obtain that information for you.

Mr. McCain: Well, it is a matter of curiosity. But I believe that report cost less than the studies that are going on for Halifax or even in the $500,000 perhaps for open storage terminal studies that are on there.

[*Interpretation*]

M. McCain: Monsieur le président, ce que le député de Dartmouth-Halifax-Est a dit à propos de Halifax s'applique certainement, quoique dans une moindre grande mesure, au port de St-Jean. Dans ce port, les dépenses ne permettront pas d'assurer une importante augmentation des services. Je vois que vous allez à tout le moins étudier le problème de Halifax mais rien ne m'indique que vous ferez de même pour St-Jean. Une étude a-t-elle été prévue? Ce n'est certes là qu'un aspect du problème. Bien sûr, on réalise actuellement une étude relative à des entrepôts à ciel ouvert mais rien d'autre n'a été prévu. Il importe de réaliser une étude dans ce port, d'analyser les besoins, de procéder à une certaine réorganisation.

On nous a dit, ce soir, que des installations portuaires seront construites en fonction du trafic prévu, je pense qu'il s'agissait de Trois-Rivières, en fonction du potentiel d'expansion, c'est le terme que le président a employé, je crois. J'aimerais qu'il me corrige si j'ai tort.

Nous ne voyons pas de client particulier pour le terminal Jacques Cartier. Comparons par exemple la dette et les surplus du port de Montréal. La dette du port de Montréal n'est probablement pas plus inquiétante que celle de Halifax ou de St-Jean. Je n'ai pas les chiffres devant moi, je le regrette, mais les trois ports connaissent des dettes.

Serait-il possible de faire une planification à long terme, de réaliser une étude, de déterminer les besoins du port de St-Jean?

M. Franche: Monsieur le président, on avait établi un plan directeur à propos de St-Jean, il y a cinq ou six ans, je pense. Il s'agit du rapport Swan Wooster; ce plan était tout à fait excellent en ce qui concerne les prévisions pour le trafic, compte tenu des discussions que nous avons eues la semaine dernière à propos de la congestion du port de St-Jean dans certains domaines et compte tenu de l'arrivée de produits du papier à St-Jean. On propose d'ailleurs, dans ce plan directeur, de repousser les limites du port de St-Jean jusqu'à un point où on propose maintenant de desservir les méthaniers. Les études qui sont prévues dans ce domaine font plus ou moins suite à ce que recommandait le plan directeur, notamment en ce qui concerne l'entreposage à ciel ouvert. Par conséquent, il y a un plan à l'heure actuelle, le rapport Swan Wooster.

M. McCain: Combien a coûté le rapport Swan Wooster?

M. Franche: Je ne pourrais vous dire. Cela remonte à plusieurs années. Je pourrais certainement obtenir les renseignements que vous me demandez.

M. McCain: C'était seulement par curiosité. Je pense que ce rapport a coûté moins que les études que l'on réalise pour Halifax. Peut-être peut-on parler de $500,000 pour les études sur le terminal avec l'entrepôt à ciel ouvert que l'on réalise actuellement là-bas. Le seul endroit où le rapport Swan Wooster était dans l'erreur était qu'il sous-estimait un peu le trafic du port. Bien vrai?

[*Texte*]

• 2040

Mr. Franche: Possibly, in certain facilities. I would have to check all the figures, but . . .

Mr. McCain: You said it was pretty good.

Mr. Franche: We thought it was pretty good. I cannot tell you if it was high or low. It was . . .

Mr. McCain: I think it has proven to be low as the port became more useful as a paper export opportunity for more companies and in a wider area than was anticipated. So now you have built the paper terminal, or it is in the process of being built, and you still have papers stored all over the port.

It is very difficult for me to understand why you are not considering expanding Saint John in view of the fact that you say Three Rivers is being expanded in view of a certain potential that may develop. Why can we not go at Saint John on the basis of a certain potential that might develop and spend some money there on that basis? That is what we have been asking for in New Brunswick for a long while. There is a potential. We believe the port can be used and Swan Wooster said that. But the potential is not adquate for Saint John; it must pay its way and it must be predetermined as profitable before money will be spent. Halifax is in the same boat.

Mr. Franche: Mr. Chairman, in the case of Saint John, of course, we are spending quite a bit of the loan funds that are available to us, in terms of the forest-products shed. I think the total expenditure for forest products is planned at $3,956,000 and, for 1977-78, to complete the shed, $1,367,000. Added to this, of course, is the water system renewal for $450,000, and then the paving for $557,000. These are the immediate things that are committed, that are going on at the moment. Then we have the question of open storage area B and the studies for open storage for the terminals. This was in relation, I would say, to the loan funds that were available to the National Harbours Board.

Mr. McCain: Are the expenditures in Vancouver loan funds?

Mr. Franche: Yes, partly.

Mr. McCain: Where does the other part come from?

Mr. Franche: For Lynnterm, if you refer to Vancouver we are planning $6.5 million from available reserves, to the tune of $6 million. We have $6 million in reserves and we will have $500,000 in loan funds. So that the net amount to be borrowed in Vancouver from the government is $3,423,000. That is the expected amount, and $6 million will be supplied from the available working capital.

Mr. McCain: Gosh, those figures that you just gave do not add up to the $26 million that the estimated cost is. You gave us about $6 to $7 million in reserves, revenue, but you are going to spend $26 million. Where is the other $20 million going to come from, in round figures?

Mr. Franche: But are you referring, sir, to the . . .

[*Interprétation*]

M. Franche: C'est possible dans le cas de certaines installations. Il me faudrait vérifier tous les chiffres, mais . . .

M. McCain: Vous avez dit que la situation était bonne.

M. Franche: Oui, c'est ce que nous avons pensé. Je ne puis vous dire si c'était un peu haut ou pas. C'était . . .

M. McCain: Je crois que cela était, bas car le port a surtout servi à plus de compagnies dans une zone plus étendue que prévue pour l'exportation du papier. Maintenant, vous avez construit ou allez construire ce terminus pour le papier et il y a toujours du papier qui est entreposé partout dans le port.

Je ne comprends pas pourquoi vous ne voulez pas agrandir le port de Saint-Jean puisque vous indiquez que Trois-Rivières prend de l'expansion et qu'il y a possibilité de développement. Pourquoi ne pourrions-nous pas à partir de ce fait dépenser plus d'argent pour Saint-Jean? Cela fait longtemps que nous le demandons dans le Nouveau-Brunswick, car les possibilités sont là. Nous pensons qu'on pourra faire usage du port et le rapport Swan Wooster l'indique aussi. Naturellement, dans le cas de Saint-Jean, il ne suffit pas d'entrevoir des possibilités, il faut que la rentabilité soit assurée à l'avance avant qu'on y dépense de l'argent, et le port d'Halifax est dans la même situation.

M. Franche: Monsieur le président, dans le cas de Saint-Jean, nous dépensons pas mal d'argent provenant du fonds de prêts à construire ces entrepôts pour les produits forestiers. Je crois que la totalité des dépenses prévues pour ces produits forestiers s'établit à $3,956,000 et que pour l'année 1977-1978, il faudra dépenser pour terminer l'entrepôt $1,367,000. Il faut ajouter naturellement $450,000 pour la modernisation des aqueducs et $557,000 pour l'asphaltage. Voilà ce à quoi on s'est engagé pour l'instant. Puis, il y a cette question des aires d'entreposage non couvertes B et les études pour les aires d'entreposage à ciel ouvert au terminus. Tout cela se classe au titre des fonds de prêts qui sont fournis au Conseil des ports nationaux.

M. McCain: Est-ce que les dépenses à Vancouver entrent aussi dans le cadre de ces fonds prêtés?

M. Franche: Oui, en partie.

M. McCain: Et d'où vient l'autre partie?

M. Franche: Dans le cas de Lynnterm, dans le cas de Vancouver, nous prévoyons utiliser $6,500,000 à partir des réserves disponibles. Nous avons 6 millions de dollars de réserves et nous disposons de $500,000 en fonds de prêts. Donc, le montant net à emprunter par Vancouver au Gouvernement s'établit à $3,423,000 et 6 millions de dollars seront fournis par le capital de fonctionnement disponible.

M. McCain: Tous ces chiffres que vous nous avez donnés ne donnent pas le total de 26 millions de dollars prévu. Vous nous avez indiqué 6 à 7 millions en réserve, en recettes mais vous avez dépensé 26 millions. Où avez-vous trouvé ces quelque 20 millions de dollars?

M. Franche: Mais vous parlez, monsieur de . . .

[*Text*]

Mr. McCain: I see Lynnterm; you mentioned it. It is here, under Vancouver: currently estimated cost, $26,398,000; expenditures in 1977, $19 million; and for now, $6.5 million, for 1977-78. You have covered the $6.5 million. Where did the other $20 million come from, for the $6.5 million?

Mr. Franche: I am sorry. The figures I quoted to you are in the fourth column, which is estimates 1977-78. When I referred to the $6.5 million, $500,000 was from the loan fund and $6 million came from the working capital. The $26 million is the total cost of the facility and some of this has already been expended in prior years; $19.2 million has been expended in prior years.

Mr. McCain: Did that come from reserves or from advances? What about the $35 million that has been expended in 1977 on Vanterm? Are these . . .

• 2045

Mr. Franche: That most likely came from loans.

Mr. McCain: There is no question that Vancouver is bigger. There is no question that it is going to handle more tonnage than the East Coast ports will handle, in the foreseeable future. But I would plead with you, let us take a look at what it takes to put the traffic through Saint John, at the convenience of most shippers, more efficiently than we have been, whether it be perishables, whether it be paper, whether it be open-storage opportunity or wharf opportunity. I think we need some of the same consideration that is being extended to Montreal, Three Rivers, vancouver, wherever those ports may be. I think it is in the national interest, as well as in the local interest, that those ports be developed.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. Anderson.

Mr. Anderson: Thank you very much, Mr. Chairman.

An hon. Member: Do you have my name?

Mr. Anderson: I wonder if I could ask: are there officials, here, at present, that have a connection with search and rescue?

Mr. Franche: No, there are none from the National Harbours Board.

Mr. Anderson: I wonder then, Mr. Chairman, would it be possible—I have a few comments to make and I have a series of questions which I would like to put on record and, then, perhaps, to have them passed on to the Department to be answered in writing to me at a later date. Would that be possible?

The Chairman: That is normally handled when the Department is appearing before us. I do not know if that would be normal procedure to do that. Perhaps you might do better to write directly to the Department.

Mr. Anderson: I leave that in your very capable hands, Mr. Chairman. I would appreciate, at some future date, to put it on

[*Interpretation*]

M. McCain: J'examine le cas de Lynnterm ici au titre de Vancouver pour un coût estimatif de $26,398,000. Et les dépenses en 1977 s'établissaient à 19 millions de dollars et maintenant il y aura 6.5 millions de dollars de plus pour 1977-1978. Vous nous avez justifié ces 6 millions et demi mais d'où viennent les autres 20 millions de dollars?

M. Franche: Je m'excuse. Les chiffres que je vous ai cités se trouvent à la 4e colonne et qui indiquent les prévisons pour 1977-1978. Lorsque j'ai cité 6.5 millions de dollars, $500,000 venaient du fonds de prêts et 6 millions de dollars du capital de roulement. Les 26 millions de dollars constituent la totalité du coût des installations et une partie en a déjà été dépensée dans les années précédentes, soit 19,200,000 dollars.

M. McCain: Est-ce que cette dernière somme provenait de réserves ou d'avances? Et qu'en est-il des 35 millions de dollars qui ont été dépensés en 1977 pour Vanterm? Est-ce que . . .

M. Franche: Cette somme provenait très vraisemblablement de prêts.

M. McCain: Il n'y a pas de doute que le port de Vancouver est plus important et qu'il y passera plus de tonnage que dans les ports de l'Est d'après ce qu'on peut prévoir pour l'avenir. Mais je vous exhorte à bien examiner quels seraient les moyens qui permettraient d'accroître le trafic à St-Jean au mieux des intérêts des expéditeurs, qu'ils s'agisse de produits périssables ou de papier. Et par là je veux parler des possibilités qu'il y aurait d'accroître les installations non ouvertes et de quais et que nous devons traiter St-Jean de la même façon que nous traitons Montréal, Trois Rivières, Vancouver ou tout autre port. Et tout cela c'est d'ailleurs dans l'intérêt du pays autant que dans l'intérêt de la région.

Le président: Merci, monsieur McCain.

Monsieur Anderson.

M. Anderson: Merci beaucoup, monsieur le président.

Une voix: Est-ce que mon nom est sur la liste?

M. Anderson: Pourrais-je poser une question? Y a-t-il ici des fonctionnaires qui s'occupent des questions de recherche et de sauvetage?

M. Franche: Non, il n y en a pas du Conseil des ports nationaux.

M. Anderson: Je me demande alors, monsieur le président, s'il est possible de présenter quelques commentaires et une série de questions que j'aimerais faire consigner au compte rendu afin qu'elles soient transmises au ministère des Transports pour en obtenir une réponse écrite plus tard?

Le président: D'habitude, le Ministère répond à ces questions lorsqu'il comparaît ici. Je ne sais pas si nous pourrions procéder comme vous le dites, mais sans doute serait-il préférable que vous écriviez directement au Ministère.

M. Anderson: Je sais que cela est en bonnes mains, monsieur le président. J'aimerais que plus tard on les fasse consigner,

[*Texte*]

the record because I do want these both to be asked on record and replied to on record.

The Chairman: There is a strong possibility that the Department might make an additional appearance before the Committee before we close off the Estimates. We could take note of that and advise you when they will appear and then the questions could be put on the record and the answers could be provided to you, probably more adequately, they can be provided than this evening.

Mr. Anderson: I abide by your decision, Mr. Chairman.

The Chairman: I make it since it is not under the responsibility of the National Harbours Board.

Do you have any other questions, Mr. Anderson?

Mr. Anderson: Thank you, sir.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: I suppose, to some extent, my questions are somewhat beyond the scope of the Board but I think there is a sufficient relationship that we can discuss it. Could you delineate, to some extent the relationship between you and a Harbour like Thunder Bay? What is your relationship, say, to the Thunder Bay Harbour which is the third largest, in tonnage, but is not associated directly with your organization?

Mr. Franche: If I may, Mr. Chairman, the relationship of Thunder Bay with the National Harbours Board would only be through the coordination effort of marine administration per se. We are not responsible, in any way for Thunder Bay, as I am sure you are aware of, But with Marine Administration which includes, through the Coast Guard, a responsibility for Harbour Commissions, things of mutual concern could be discussed.

Mr. McRae: Are you, in any way, involved with the icebreakers in providing that kind of service, or are you having trouble with that kind of service in your area? We are quite concerned, for instance, that the *Henry* has broken down, at this particular point, and that we will not have an icebreaker in that area, apparently there are some icebreakers around Montreal, or some place, which are not being used. Are you aware of this or do you have this kind of concern?

Mr. Franche: No, sir, I am not aware of it.

Mr. McRae: I guess, then, any discussions of the levels of water on the *Upper Lakes* would not fall in you area at all?

Mr. Franche: Sir, we have no National Harbours Board on the Upper Lakes, at all, within the Province of Ontario.

Mr. McRae: I will just put it on the record, Mr. Chairman, and pass along to someone else, that we are very concerned, in Thunder Bay, about the Harbour level, the water level. We are living in a drought area. We expect it to be down 6 inches below datum and there has not been any dredging, to any extent, in the Thunder Bay Harbour for something like five years. It is something that concerns us. We are concerned very much that shippers are going to have to be asked to ship through Thunder Bay and that ships are going to be carrying

[*Interprétation*]

car j'aimerais que les questions et les réponses apparaissent au compte rendu.

Le président: Il est fort possible que le Ministère comparaisse une nouvelle fois avant que nous en terminions avec le budget. Nous pourrions prendre note de vos questions et vous prévenir lorsque le Ministère comparaîtra, puis les questions et les réponses pourraient être consignées et on pourrait vous en faire part, ce qui serait une procédure probablement plus appropriée que celle que nous pourrions suivre ce soir.

M. Anderson: J'accepte votre décision, monsieur le président.

Le président: J'ai pris cette décision car ces questions ne relèvent pas du Conseil des ports nationaux.

Avez-vous d'autres questions, monsieur Anderson?

M. Anderson: Non, merci.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: Je suppose que jusqu'à un certain point les questions que je vais poser dépassent le cadre du mandat du Conseil des ports nationaux, mais je crois qu'elles sont suffisamment en rapport avec celui-ci Pourriez-vous nous définir jusqu'à un certain point quels sont les rapport entre vous et un port tel que Thunder Bay, Thunder Bay étant le troisième port en importance pour le tonnage et un port aussi qui est directement associé avec votre organisation?

M. Franche: Je dirais que les rapports de Thunder Bay avec le Conseil des ports nationaux ne sont établis que dans le cadre d'un effort de coordination fait par l'administration du transport maritime en soi. Nous ne sommes aucunement responsables de Thunder Bay mais l'administration du transport maritime, par l'intermédiaire de la garde côtière, a une certaine responsabilité pour les conseils des ports, dans les cas où il y a un intérêt mutuel.

M. McRae: Est-ce que vous vous occupez de quelque façon de ces brise-glace ou est-ce que vous éprouvez des difficultés dans le cas de ce service dans votre région? Nous nous inquiétons fort du fait par exemple que le *Henry* est hors d'état et ne pourra desservir cette région. Il semble qu'il y ait des brise-glace près de Montréal ou en quelque endroit qui ne sont pas utilisés. Êtes-vous au courant de la situation ou vous y intéressez-vous de quelque façon?

M. Franche: Non, je ne suis pas au courant.

M. McRae: Je suppose alors que la navigabilité des lacs Supérieur et Huron ne sont pas non plus de votre ressort?

M. Franche: Il n'y a pas de Conseil des ports nationaux pour ces lacs-là en Ontario.

M. McRae: Je voudrais que cela soit consigné et soit transmis à quelqu'un d'autre, que nous nous inquiétons beaucoup à Thunder Bay de la baisse du niveau des eaux. Nous vivons dans un endroit où il y a sécheresse et nous nous attendons à ce que le niveau soit 6 pouces au-dessous du niveau normal et on n'a fait aucun dragage dans le port de Thunder Bay depuis 5 ans. Cela va beaucoup gêner les transporteurs car la capacité des bateaux sera moindre que normale, en raison de la baisse du niveau des eaux.

[*Text*]

less than total capacity simply because of the fact that there has been no dredging done.

Some of the things that Mr. McCain has said about his harbour—In Thunder Bay we have just had no money spent at all in the last 10 years. As I say, when a ship has to go three or four diffirent points to pick up grain, three or four different elevators just to top up and this kind of thing, it is a sad situation. part of it has to do with mercury and so on.

We are very concerned because of the relatively low level—we have been fortunate in the last five years to have high-level water. but it will be six inches below datum, and we will not get to datum until mid-July or early August, that is, if we can expect a normal rain this spring and we have not had anything to indicate that is coming.

I will just put that on the record and I will pass on because I will have to deal with the Minister on this.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. Olivier.

M. Olivier: Merci, monsieur le président.

Monsieur Franche, je regardais la lettre qui a été déposée, et signée par M. Master, et à l'article 14:

> ... malgré la menace d'un compagnie de navigation de mener une partie de ses activités en dehors du port de Montréal, les Administrateurs ont pleinement confiance dans la viabilité de la A.E.M. et estiment que les niveaux actuels de contributions comme ne nécessitant aucune rectification.

Je trouve étonnant dans cela, qu'on nous parle de la viabilité de cette association-là, et qu'on ne nous parle pas de la viabilité du port de Montréal et des conséquences que cela pourrait avoir. Ils semblent être plus intéressés à leurs «bebelles», qu'à la vie économique du port.

Premièrement, qui sont les 13 dans cela? Est-ce un cercle fermé? Deuxièmement, où pourrait-on trouver une solution entre ce que Cast exige et ce que l'Association des employeurs maritimes est prête à accepter? Selon vous, quelle serait la solution?

Et troisièmement, j'aimerais connaître la situation économique future si Cast, effectivement, s'en va? Quelles en seraient les conséquences. Je me moque de la viabilité de leur association de «broche à foin». Ce qui m'intéresse de savoir, c'est ce qui va arriver au point de vue économique pour le port de Montréal?

M. Franche: Pour ce qui est du cercle fermé, l'Association des employeurs maritimes est une association où il est prévu un certain nombre de sièges par classe; et sans connaître toute leur structure d'incorporation, il y a des compagnies d'arrimage, des compagnies qui font le transport maritime et . . . , je ne me rappelle pas de la troisième classe . . . Chaque groupe a un certain nombre de sièges qui représentent les membres, et il y a des sièges également pour représenter les ports du fleuve Saint-Laurent. D'autres sièges représentent les ports de l'Atlantique, et si je me rappelle bien, il y a aussi quelques sièges

[*Interpretation*]

Il n'y a pas eu du tout d'argent de dépensé au sujet de certaines des choses que M. McCain a mentionnées au sujet de son port de Thunder Bay. Je le répète, lorsqu'un navire doit se rendre à trois ou quatre différents points pour charger des céréales, à trois ou quatre élévateurs différents par-dessus le marché, cela n'est pas rigolo. En partie, cela est dû notamment au mercure.

Nous sommes bien inquiets à cause du niveau relativement bas—nous avons eu de la chance au cours des cinq dernières années que le niveau d'eau soit élevé. Il sera quand même de six pouces inférieur à la ligne de repère et nous n'atteindrons cette ligne de repère qu'à la mi-juillet ou au début du mois d'août, si nous avons des précipitations normales ce printemps. Il n'y a encore aucun indice que ce soit le cas.

Je voulais faire consigner ces observations et je cède maintenant la parole à quelqu'un d'autre car je devrai communiquer avec le ministre à ce sujet.

Le président: Merci monsieur McRae. Monsieur Olivier.

Mr. Olivier: Thank you, Mr. Chairman.

I was looking at the letter which has been deposited and signed by Mr. Master, at Section 14:

> ... the directors have every confidence that notwithstanding the threat of one shipping company to move part of its operations from the Port of Montreal, the MEA remains viable and the present assessment levels need not be adjusted.

I am a bit surprised that they mention to us the viability of this association and they do not mention the viability of the Port of Montreal and of the consequences that it could have. They seem to be more interested in their "pet projects" than in the economic life of the harbour.

First of all, who are the 13 in this association? Is it a closed circle? Second, where could we find a solution between what CAST is requiring and what the Maritime Employers Association is ready to accept? In your opinion, what would be the solution?

Thirdly, I would like to know the future economic situation if CAST is really leaving. What will be the consequences? I do not care about the viability of their good for nothing association. What I am interested in is what is going to happen to the Port of Montreal from the economic standpoint?

Mr. Franche: As for the closed circle, the Maritime Employers Association is an association where a certain number of seats are provided by class; and without knowing the whole incorporated structure, there are some stowing companies doing maritime transportation and . . . I do not remember the third class . . . each group has a certain number of seats representing their members. There are also seats representing the ports of the St. Lawrence River. Other seats represent the Atlantic ports and if I remember correctly, there are equally seats representing the Great Lakes ports. You have

[*Texte*]

qui représentent les ports des Grands-Lacs. Vous avez donc cette division géographique au point de vue de l'Association et aussi une division par classe, par type de participants à l'Association des employeurs maritimes.

M. Olivier: Est-ce que je peux vous interrompre sur ce point-là?

M. Franche: D'accord.

M. Olivier: Pourrait-on dire que les frais d'administration de cette association sont calculés autant pour l'administrer au niveau des Grands-Lacs, au niveau des Maritimes et de tous les ports du Saint-Laurent? Autrement dit, par rapport au tonnage de Montréal, on soutiendrait l'administration de cette association-là, qui a affaire aussi dans les Maritimes, dans les Grands-Lacs, et qui a affaire dans le Saint-Laurent, si je comprends bien votre explication?

M. Franche: Je pense que ceux qui sont responsables de l'Association des employeurs maritimes pourraient vous donner de meilleures explications que moi. Je peux vous en donner, mais je vous les donne sous toute réserve. Vous avez des charges qui sont établies à la tonne pour prévoir l'administration et les bénéfices accordés aux employés. Ces charges-là varient de région en région. Mais est-ce qu'il arrive qu'une région assume des frais des deux autres régions, ou vice versa? Je ne sais pas. Si nous obtenons les états financiers de l'Association des employeurs maritimes nous pourrons sans doute vous éclairer un peu plus là-dessus.

• 2055

M. Olivier: Voici la deuxième partie de ma question. Selon vous, où pourrait-on trouver une solution? Le conflit, en fin de compte, est entre une compagnie et une association d'employeurs maritimes et la bataille se fait entre ces organismes et c'est le port de Montréal qui en subit les conséquences. Est-ce que vous avez demandé à vos fonctionnaires d'examiner de plus près cette chose? L'économie du port de Montréal vous intéresse sans doute grandement. Selon vous, quel serait le point de rapprochement entre ces choses?

M. Franche: Aujourd'hui je ne peux pas vous dire quel est le point de rapprochement entre les deux; je crois que M. Forrestall a fait allusion tout à l'heure à une nouvelle annonce de Cast au sujet de Halifax dont je n'ai pas pris connaissance. Quelle est la situation de dernière heure? Je ne pourrais vous le dire. Il demeure qu'en premier lieu il s'agit d'un conflit entre une association d'employeurs dont Cast était membre et dont Task, qui s'occupe du terminal de containers est encore membre, et la compagnie Cast elle-même. C'est à eux de trouver la solution au problème, je pense, en premier lieu et, jusqu'à maintenant, nous avons assisté à leurs réunions à titre d'observateurs seulement.

M. Olivier: Et à l'avenir, est-ce que ce sera à titre d'observateurs?

M. Franche: Je vais essayer d'avoir un peu plus de détails sur ce qui s'est dit à Halifax aujourd'hui.

M. Olivier: Vous savez aussi qu'au niveau économique, pour le port de Montréal, la crédibilité de la main-d'œuvre, la

[*Interprétation*]

this geographical division at the association level and also a division by class, by type of participants, in the Maritime Employers Association.

Mr. Olivier: Could I interrupt you at this point?

Mr. Franche: Certainly.

Mr. Olivier: Could we say that the administration fees of this association are calculated as much to administer the company at the Great Lake levels, the Maritime level and for all the St. Lawrence ports? Or is it rather related to the Montreal tonnage, who would support the administration of this association which is also doing business in the Maritimes, the Great Lakes, along the St. Lawrence, is that what you are saying?

Mr. Franche: I believe that those responsible for the Maritime Employers Association could give you a better explanation than I. I can explain it to you, but I do not want to commit myself. You have some fees which are fixed according to tonnage and this takes into account the administration and the benefits given to the employees. These fees vary from one region to the other. But does one region ever pay the fees for two other regions or vice versa? I do not know. This would no doubt be clearer if we could obtain financial statements from the Association of Maritime Employers.

Mr. Olivier: Now for the second part of my question. Do you feel that a solution could be found? The battle is being waged between one company and the Association, and the Port of Montreal is suffering the consequences. Did you ask your officials to look into the matter? The economics of the Port of Montreal undoubtedly interest you. How do you think the conflict could be resolved?

Mr. Franche: I cannot say how the conflict could be resolved; I believe Mr. Forrestall referred to a new advertisement made by Cast concerning Halifax, of which I am unaware. What are the latest developments? I could not say. However, we are dealing primarily with a conflict between an employers' association, of which Cast is a member and Task, which runs the container terminal, is also a member, and the Cast company itself. I think that it is up to them to find a solution and, until now, we have attended their meeting as mere observers.

Mr. Olivier: And in the future, will you continue to act as observers?

Mr. Franche: I will try to get further information about what was said in Halifax today.

Mr. Olivier: You also know that at the economic level, manpower stability and credibility and good working relations

[*Text*]

stabilité de main-d'œuvre, et les bons rapports entre la main-d'œuvre sont importants. Malheureusement, nous sommes toujours avec la même association, soit l'Association des employeurs maritimes et avec un syndicat qui, d'autre part, veut négocier. Il y a encore une situation de conflit actuellement qui s'aggrave lentement. Selon vous, est-ce qu'il serait possible d'imaginer peut-être un jour la disparition de cette Association et de la remplacer par les débardeurs qui deviendraient responsables du port de Montréal, tout comme les travailleurs du blé?

M. Franche: Monsieur le président, si je ne me trompe pas, en juin 1975 il y a eu une loi . . .

M. Olivier: C-59.

M. Franche: . . . qui a confirmé l'état actuel des choses et il ne m'appartient pas de . . .

M. Olivier: C-59 peut être modifié si les deux parties, c'est-à-dire l'Association des employeurs maritimes et le syndicat sont d'accord. Mais je m'aperçois que dans tout cela, il y a des gens qui ne sont pas toujours nécessairement de bonne foi. Du moins, je me pose la question. Mais moi, je trouve que ça vous concerne drôlement qu'un groupe, qu'une association à l'intérieur puisse décider de la vie ou de la mort d'un port. Je trouve qu'on leur donne beaucoup de pouvoirs. Et on pourrait pousser l'hypothèse plus loin, et dire c'est strictement un conflit de personnalités qui a des conséquences directes sur l'économie du port de Montréal. Il me semble que le président du Conseil des ports nationaux devrait intervenir très rapidement.

M. Franche: N'oubliez pas, monsieur le président, qu'il ne m'appartient pas de porter un jugement sur les lois du Parlement du Canada dans ce domaine.

M. Roy (Laval): Quelle est sa position concernant l'Association des employeurs maritimes?

M. Olivier: C'est la question que je lui pose. Je lui demande s'il croit que ce serait une bonne chose que cette association disparaisse pour que le port de Montréal devienne l'employeur. Il y a 17 millions de dollars quelque part, vous savez.

M. Franche: C'est le ministère des Transports. Vous savez, votre question est intéressante, mais je pense que nous devons . . .

Mr. Forrestall: The Department of Transport did not hand them the money.

The Chairman: Order.

M. Olivier: Il semble y avoir plusieurs présidents aussi.

Mr. Forrestall: . . . here five years ago . . .

The Chairman: Order, please, Mr. Forrestall. Monsieur Franche?

• 2100

M. Franche: Vous me demandez alors si elle devrait exister. Evidemment, nous transigeons avec une industrie portuaire; il ne s'agit pas seulement du port lui-même mais de toute cette entreprise privée qui vit à même le port. Serait-il bénéfique que cette entreprise privée soit remplacée par une compagnie

[*Interpretation*]

are important to the Port of Montreal. Unfortunately, we are still dealing with the same Association, the Association of Maritime Employers and with a union that wants to negotiate. Conflict subsists and is slowly going worse. Do you foresee the possibility of eliminating this Association and making the dockers responsible for the Port of Montreal as are the workers of the wheat industry?

Mr. Franche: Mr. Chairman, if I am not mistaken in June, 1975, an Act was . . .

Mr. Olivier: C-59.

Mr. Franche: . . . which confirmed the present state of affairs and it is not up to me . . .

Mr. Olivier: C-59 can be amended if both parties, the Association of Maritime Employers and the union agree. However, I realize that certain people do not necessarily negotiate in good faith. At least I wonder whether they do. I personally find it disturbing that the life of a port could depend on one group or association. This makes the group very powerful. It could even be said that it is a personality conflict which is directly affecting the economy of the Port of Montreal. I feel that the National Harbours Board should intervene immediately.

Mr. Franche: It must be remembered, Mr. Chairman, that I am in no position to pass judgment on Canadian legislation in this area.

Mr. Roy (Laval): What is his position regarding the Association of Maritime Employers?

Mr. Olivier: That is what I am asking. I asked him whether he thinks that it would be a good idea to eliminate the Association and make the Port of Montreal the employer. We are dealing with $17 million, as you know.

Mr. Franche: It is the Department of Transport. Your question is interesting, but I think we should . . .

M. Forrestall: Le ministère des Transports ne leur a pas versé les fonds.

Le président: A l'ordre.

Mr. Olivier: There also seem to be several chairmen.

M. Forrestall: . . . il y a cinq ans . . .

Le président: A l'ordre, je vous prie, monsieur Forrestall. Mr. Franche.

Mr. Franche: You asked me if it should exist. Of course, we are dealing with a naval industry; it is not only with the port itself, but with this the whole private concern which lives with the port. Would it be profitable that this private concern be replaced by a Crown company? I have any doubts. On that

[*Texte*]

de la Couronne? J'ai des doutes là-dessus. Sur ce point, ma philosophie est très personnelle et très spéculative. En tout cas, je considère avec réserve l'idée qu'une compagnie de la Couronne remplace l'entreprise privée dans notre société.

M. Olivier: Parce que vous avez des doutes, jugez-nous qu'actuellement l'association remplit très bien son rôle?

M. Franche: Je crois qu'elle remplit un rôle nécessaire et cela pas seulement dans la région de Montréal. Nous avons une semblable association sur la côte du Pacifique: la BCMEA qui joue très bien son rôle et qui dans ces derniers temps assure un meilleur climat ouvrier en collaboration avec les syndicats.

M. Olivier: Cette association-a-t-elle les mêmes structures et les mêmes déficits?

M. Franche: Non, elle n'est pas tout à fait dans la même situation.

M. Olivier: Vous savez, c'est aussi cela que nous regardions après tout.

Je crains en tout cas que, si une association cherche à conserver des pouvoirs contre l'une des parties en cause, cela ne devienne une bataille entre deux personnes ou deux institutions et que l'économie du port de Montréal n'en subisse les conséquences. Si nous continuons plus loin ce raisonnement, ce sont les travailleurs du port de Montréal qui vont encore en subir les conséquences. Je pense que le Conseil des ports nationaux devrait être très intéressé dans ce domaine-là. En effet, la crédibilité du Conseil des ports nationaux dépend de sa bonne administration.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Olivier. We will begin with the second round questioners and I have Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, sometimes, when you have been around here a long time, you tend to forget that not all of us are as fully familiar with the background on this situation as some others of us happen to be. It is not the National Harbours Board's position to intervene. Perhaps the Minister might intervene in terms of finding a solution to the problems that face the Port of Montreal but he can only do so within certain parameters.

If the House of Commons wants to change those parameters and those ground rules, well that it can do. But there are dozens of intermediary steps that could be taken by the Minister of Transport if he was interested. The Government of Quebec can assist private industry in this way. But you cannot even seriously talk about or seriously consider, under the existing framework and given the history of these early retirements, for very good reasons, doing one thing for one port that you will not do for another port. You have either got to get out of the port business or get into it.

We are now on our way out of it in the sense that we are looking at local autonomy. Maybe under those circumstances and under that legislation there might be other alternatives, but for the time being, Mr. Chairman, there is no way that the National Harbours Board can intervene in this matter other

[*Interprétation*]

point, my philosophy is very personal and very speculative. In any case, I have certain reserves about the idea that a Crown company should replace private enterprise in our society.

Mr. Olivier: Because you have your doubts, do you think that the Association is playing its part adequately now?

Mr. Franche: I think it is playing a necessary part, and not only in the Montreal region. We have a similar association on the Pacific Coast: the British Columbia MEA, which plays its part adequately and recently it has guaranteed a better working climate jointly with the unions.

Mr. Olivier: This Association has the same structures and the same deficits?

Mr. Franche: No, it is not exactly in the same situation.

Mr. Olivier: You know that this is also what we are looking at.

I fear in any case, if an association tries to retain its powers against one of the interested parties, that it would become a fight between two persons or two institutions and that the economy of the Port of Montreal would feel the consequences. If we go a bit further, it will be the workers of the Port of Montreal who will be affected in the end. I believe that the National Harbours Board should be very interested in this question. In fact, the credibility of the Board depends on its good administration.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Olivier. Nous allons maintenant commencer le second tour et je donne la parole à M. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, nous oublions parfois, après avoir passé suffisamment de temps ici, que nous ne sommes pas tous aussi bien au courant de l'historique d'une situation que d'autres. Ce n'est pas le rôle du Conseil des ports nationaux d'intervenir. Peut-être le Ministre pourrait-il le faire afin de trouver une solution aux problèmes auxquels fait face le Port de Montréal, mais il peut le faire à l'intérieur de certains paramètres.

Si la Chambre des communes veut changer ces paramètres et ces règles de base, elle peut le faire. Il y a des douzaines d'étapes intermédiaires que peut prendre le ministre des Transports s'il le juge opportun. Le Gouvernement du Québec peut aider l'industrie privée, mais vous ne pouvez sérieusement discuter ou même considérer la possibilité d'aider un port plutôt qu'un autre, à cause des lois qui existent, et à cause de l'historique des exigences, cela pour de très bonnes raisons. Il vous faut soit sortir de ces questions portuaires, ou alors s'en occuper.

Nous sommes maintenant en train d'en sortir en ce sens que nous étudions l'autonomie locale. En raison de ces circonstances et à cause des lois actuelles, il y a peut-être d'autres solutions de rechange, mais pour le moment, monsieur le président, le Conseil des ports nationaux ne peut intervenir

[*Text*]

than to lend their good offices, their advice and their counsel. The law is there. Now if the law is an ass, let us change it.

MEA were cautioned years ago about this type of a move. They were cautioned about the optimism of their prospectus which they presented in support of their loans from the commercial lending institutions. They were optimistic and we told them so at the time. They were optimistic about their prospectus and their briefs to the federal government which secured for them certain guarantees for certain commercial loans, on the basis of which loans were made to them and we knew that.

The decline in port activity in Montreal started a long time ago. It did not start last year or the year before last. It started before this action was taken. Indeed this action was taken as a step or a measure to try to curtail the increasing costs against lowering traffic through Montreal.

• 2105

So there is no suggestion that I know of, and I have given a fair amount of thought to this and not just casual thought. It is part of the history of this total piece of activity and it has not worked, nor will it work. It is a matter of regret and it brings me back to the question that is being asked. As the movement towards, for example, larger container ships continues, as productivity in the United States and the exchange of trade between the United States and Europe grows, bigger ships are going to use the Maritime ports to drop off a percentage of their cargo and move on to the United States. They are not going to spend those three or four days going up into the river, given the increased costs.

I do not say that; it is what ship owners and builders tell me. It comes right to the question that is legitimately being asked.

Look at 1972, using berthing as a category, shore as a category and support service as a category. Just take Halifax, Montreal and Vancouver and look at them. Berthing, 1971-72: Halifax nil; Montreal 5.1; Vancouver 6. Same year, shore services: one Million in Halifax, half a million in Montreal, 5.8 in Vancouver. Support services: nil in Halifax; 1.1. That carries all the way through. Look at it. For 1974-75, 1973-74, 1972-73, there was nothing spent on Halifax in any of those three categories. At the same time in Montreal there was $6, $12, $19, $20 million spent. In Vancouver, I will not even add it. I do not have a calculator; it is too high. It does not matter.

This year there is one item in the estimates for Halifax. And I am saying this against the history of increased traffic, growing traffic, not only for Halifax but for Saint John, not brought about by anything the National Harbours Board or this government has done for the Atlantic Provinces or the Port of Halifax or Montreal in the last 10 years, because they

[*Interpretation*]

dans cette question sauf pour prêter ses bons offices, ses avis et ses conseils. La loi existe. Si la loi est stupide, changeons-la.

L'A.E.M. a été avertie il y a plusieurs années de ce genre de changement. On l'a mise en garde contre l'optimisme du prospectus qu'elle présentait pour appuyer ses emprunts des institutions de prêt. Elle était optimiste, et nous lui avons fait remarquer à ce moment-là. L'Association était optimiste au sujet de son prospectus et de ses mémoires présentés au gouvernement fédéral qui demandaient certaines garanties pour des prêts commerciaux sur la base des prêts qui leur étaient consentis. Nous étions au courant.

La baisse des activités dans le port de Montréal a commencé il y a déjà longtemps. Elle n'a pas commencé l'an passé ou l'année d'avant. Elle a commencé avant que cette mesure ne soit prise. En réalité, cette mesure a été prise pour essayer de restreindre les coûts croissants des trafics en diminution qui passaient par Montréal.

Je n'ai donc entendu parler d'aucune suggestion et je puis vous assurer que j'y ai longuement réfléchi. Il est bien connu, aujourd'hui que cette structure n'a jamais marché et qu'elle ne marchera jamais. C'est sans doute fort regrettable et cela me ramène à la question qui a été posée. Selon la tendance qui se dessine actuellement, on utilise de plus en plus des bateaux à grand tonnage étant donné que la productivité américaine et les échanges commerciaux entre les États-Unis et l'Europe ne cessent de s'accroître; de plus gros bateaux vont donc utiliser les ports des provinces maritimes pour y décharger une partie de leur cargaison, avant de répartir pour les États-Unis. Ces bateaux ne vont pas passer trois ou quatre jours à remonter le fleuve jusqu'à Montréal, car cela augmenterait considérablement leurs coûts.

Ce n'est pas moi qui le dit, ce sont les armateurs et les constructeurs de navires. Cela m'amène donc directement à la question qui a été posée.

Examinons la situation en 1972, en fonction des trois catégories suivantes: service de mouillage, service de débarquement et service de soutien. Prenons les villes de Halifax, Montréal et Vancouver. En 1971-1972, pour le mouillage: Halifax, néant; Montréal, 5.1; Vancouver, 6. En ce qui concerne les services de débarquement, pour la même année: 1 million à Halifax, un demi-million à Montréal, 5.8 millions à Vancouver. Pour les services de soutien; Halifax, néant; et cela continue. Si vous examinez la situation en 1974-1975, 1973-1974, 1972-1973, vous constatez que rien n'a été dépensé à Halifax dans aucune de ces trois catégories. Au cours de ces années, on avait dépensé, à Montréal, 6, 12, 19 et 20 millions de dollars respectivement. Je ne vous parlerai même pas de Vancouver. Je n'ai pas de calculatrice et les chiffres sont de beaucoup trop élevés. De toute façon, cela n'a pas d'importance.

J'ai constaté que le budget de cette année prévoyait un poste pour Halifax. Une telle inertie de la part du gouvernement est d'autant plus injustifiée que le trafic augmente constamment, non seulement à Halifax mais aussi à Saint-John; Le conseil des ports nationaux et le gouvernement n'ont absolument rien fait pour les provinces de l'Atlantique, ni pour le port de

[*Texte*]

have done nothing. Nothing. The activity of the Government of the Province of New Brunswick bought—I started to say this about Premier Regan in Nova Scotia—it is not a one-sided affair, but nothing has been done for it. Montreal, 11 items this year; Halifax, one.

I do not care whether they are loans or where they come from. I do not care. They do not come out of surpluses, they come out of the taxpayer's pocket. They are in the estimates. They are called Major Capital Projects. Now, why give an increase? Montreal, which had virtually 100 per cent of the container traffic, say eight years, nine years ago, last year had 37 per cent. Yet you build there, and Halifax, which had nothing, now has 35 per cent or 40 per cent and as of today may have as much as 50 per cent, 55 or 60 per cent, and you do not spend anything.

How do you think the people react to that? People in Halifax do not want Montreal business this way. That is for political reasons. Several years ago the government of the day and the minister of the day decided to bail the MEA out, not for good business reasons, or for good business purposes, but for political reasons. They were told so. They were told their projections were faulty and in error.

Mr. Roy (Laval): What is the reason that Cast wants to move up to Halifax from Montreal?

Mr. Forrestall: You will have to ask Mr. Glusing that. I just say to you that we do not want it under these circumstances. The people of Montreal have forced them out of the Port of Montreal. What I am saying is that what we are getting from our own people in Halifax is that we cannot get a decision to expand the container facility because the government says "You can't prove the business." But damn it all, you have not proved the business for Jacques Cartier, and this is what I am saying.

I am not arguing the merits of the case one way or another, or the statistics or studies. I am just saying that when this appears to be the case, it is devisive and it pits one group of Canadians against another group of Canadians, for some of the most absurd reasons.

That is not the way that port traffic in Halifax should grow, Mr. Chairman. It should grow out of direct competition. It should grow as a result of the economics of moving goods and materials in and out of our country. Now, what is the answer? Again I ask: what do you say to the people in Halifax and in Saint John? When they look at it . . .

• 2110

Mr. Olivier: Go see your member.

Mr. Forrestall: And it is not just this. You started pouring money in when traffic in Montreal started going down. Anything was worthwhile to bale it out. That is the way it appears to people on the East Coast. And that is not the way the you promote national unity. I say again for the fiftieth time, we do not want business this way: it is not the way we grow. And if there anything at all that can be done that has not been

[*Interprétation*]

Halifax ni pour celui de Montréal, au cours des 10 dernières années. Ils n'ont absolument rien fait. J'ai essayé d'attirer l'attention du gouvernement du Nouveau-Brunswick sur cette affaire, ainsi que celle de M. Regan de Nouvelllle-Écosse, mais rien n'a été fait. Je constate que le budget de cette année prévoit 11 postes pour Montréal; Halifax n'en a qu'un.

Qu'il s'agisse de prêts ou d'autres formes de subventions, peu importe; de toute façon, ce genre de subventions n'est pas versé en cas de surplus puisqu'elle viennent directement de la poche du contribuable. Ces fonds figurent dans le budget, sous la rubrique «principaux projets d'investissement». Je me demande cependant pourquoi il y a une augmentation. Montréal, qui assurait, il y a 8 ans, près de 100 p. 100 du trafic des conteneurs, n'en assure plus maintenant que 37 p. 100. Cependant, vous continuez de construire à Montréal alors que Halifax, qui n'assurait aucun trafic de ce genre auparavant, représente maintenant 40 ou même 50 p. 100 de ce trafic.

Comment pensez-vous que les gens réagissent? Les habitants de Halifax sont évidemment mécontents. Il y a plusieurs années, le gouvernement d'alors avait décidé de renforcer l'AEM, non pas pour des raisons commerciales, mais pour des motifs d'ordre politique. On leur avait dit que leurs prévisions étaient fausses.

M. Roy (Laval): Pourquoi la société CAST veut-elle quitter Montréal pour aller s'établir à Halifax?

M. Forrestall: Vous devriez poser cette question à M. Elusing. Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous n'en voulons pas dans les circonstances actuelles. Le port de Montréal a pratiquement explusé cette société. Cependant, les habitants de Halifax sont mécontents car le gouvernement refuse d'agrandir les installations pour conteneurs sous le prétexte qu'il n'y a pas assez d'activité. Mais c'est un cercle vicieux; nous ne pourrons pas accroître indéfiniment nos activités si nous n'avons pas les installations suffisantes.

Je ne discute pas des statistiques ou des études qui ont été faites à ce sujet mais je veux simplement vous dire que toute cette affaire dresse un groupe de Canadiens contre un autre, et cela pour des raisons absurdes.

Le trafic portuaire de Halifax devrait s'accroître par une concurrence directe dans le transport des biens et des matériaux. Quelle est la solution? Que répondre aux habitants de Halifax et de Saint John?

M. Olivier: Dites leur d'aller voir leur député.

M. Forrestall: Il n'y a pas que cela. Vous avez commencé à affecter des crédits au port de Montréal lorsque le trafic a diminué. Pour les habitants de la côte Est, ce n'est pas la meilleure façon de promouvoir l'unité nationale. Je le dis, et je le répète pour la énième fois, ce n'est pas ainsi que nous voulons nous développer. Si certaines solutions n'ont pas encore été envisagées, il serait peut-être temps de le faire. A

[*Text*]

thought of it it should be done. I do not think it can be done in the framework of the present laws. What is the answer? What is the answer? We built Halifax, we built it as a nation because it was on open waters. We overendowed it with facilities that, in the normal course of trade, it probably did not need in terms of size and capacity. But it served Canada well for the better part of a century. But it was done deliberately, not accidentally.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall, I will have to interrupt. Do you have a comment you would like to make, Mr. Franche?

Mr. Franche: No, thank you very much.

Mr. Forrestall: Why not, that is only seven minutes?

The Chairman: M. Dupont.

Mr. Forrestall: Why did I get only seven minutes?

M. Dupont: En tout premier lieu, j'aimerais faire une motion . . . Je suis dans l'ordre, monsieur le président; vous m'écoutez, monsieur le président? J'aimerais faire une motion.

Il y a un domaine dans lequel nous aimons beaucoup poser des questions ces temps-ci et c'est celui de l'Association des employeurs maritimes. J'aimerais proposer, et je suis appuyé par le député de Longueuil, que soit convoqué ici comme témoin le président de l'Association des employeurs maritimes pour éclaircir certaines questions concernant l'administration globale de cette Association. La raison de ceci est bien simple, c'est que je me pose des questions. Prenons par exemple le coût. A Halifax, on parle de 77c., de 62c. pour le régime de pension et de 15c. pour l'administration alors qu'à Montréal cela coûte $2.94 à l'heure actuelle. Donc vous avez $1.10 pour l'administration de l'Association des employeurs maritimes. Alors, il y a des choses que je ne comprends pas et c'est pourquoi j'aimerais que le président de l'Association des employeurs maritimes vienne ici nous expliquer certains points.

Le président: Je crois qu'il y a un obstacle, monsieur Dupont, en ce qui concerne la motion. C'est qu'actuellement, nous discutons du Budget des dépenses et que nous n'avons aucun mandat pour convoquer l'Association des employeurs maritimes en ce moment. Je crois bien que lorsque les nouvelles structures des ports seront à l'étude au Comité, nous pourrons peut-être alors demander à ce genre d'organisme de venir témoigner, ou même quand le Bill C-33 sera à l'étude. A ce moment-là, il faudrait étudier la situation pour voir s'il y a une possibilité. Mais dans le moment, je crois que ce ne serait pas possible et que cela serait hors de notre mandat.

M. Dupont: Je suis bien d'accord avec vous, monsieur le président, mais je me demande si l'Association des employeurs maritimes sera encore en fonction au port de Montréal lorsque nous étudierons le Bill C-33. C'est un peu cela qui me fait peur.

Monsieur Franche, est-ce que vous pourriez me dire si c'est exact qu'à Halifax le coût d'administration est de 77c. la tonne?

[*Interpretation*]

mon avis, de telles solutions ne peuvent pas être apportées dans le contexte des lois actuelles. Quelle est alors la solution? On a construit le port de Halifax parce qu'il se trouvait sur une façade maritime très bien située. Nous l'avons doté d'installations trop importantes, peut-être, quant à leurs dimensions et leur capacité. Cependant, ce port a desservi le Canada pendant une bonne partie du siècle. C'était donc délibéré et non pas accidentel.

Le président: Merci, monsieur Forrestall, je suis obligé de vous interrompre. Avez-vous un commentaire à faire, Monsieur Franche?

M. Franche: Non, merci.

M. Forrestall: Pourquoi me coupez-vous la parole, je n'ai eu que sept minutes?

Le président: Monsieur Dupont.

M. Forrestall: Pourquoi n'ai-je eu que sept minutes?

Mr. Dupont: First of all, I would like to move a motion . . . I am in order, Mr. Chairman, can you listen to me? I would like to move a motion.

One of our favourite topics, those days, is the Maritime Employers Association. I move, seconded by the member for Longueuil, that the Chairman of this Association be invited before this Committee to give evidence about certain questions concerning the whole administration of this Association. The reason behind it is very simple. I ask myself a lot of questions about this. Let us take the example of the cost in Halifax; we talk of 77 cents, of 62 cents for the pension fund and 15 cents for administration. In Montreal this cost is currently $2.94, $1.10 of which is for the administration of the Maritime Employers Association. So, there are certain points I do not fully understand and that is why I would like this Committee to invite the Chairman of this Association.

The Chairman: I think there is a difficulty, Mr. Dupont, with your motion, because we are talking about the budget and we have no order of reference to invite the Maritime Employers Association right now. We could do it, I think, when we study the new structures of harbours or when we study the Bill-33. At that time, we could contemplate this possibility, but right now, I think it would be impossible because it is not in our order of reference.

Mr. Dupont: I agree with you, Mr. Chairman, but I wonder whether the Maritime Employers Association will still be in operation in the Port of Montreal when we study Bill C-33; that is my concern.

Mr. Franche, is it true that in Halifax administration costs represent 77 cents a term?

[*Texte*]

M. Franche: Au meilleur de ma connaissance, on demande 77c. la tonne pour la surcharge de l'Association des employeurs maritimes. Est-ce que c'est le coût de l'Administration strictement? Cela, je ne pourrais pas vous le dire.

M. Dupont: Quand on parle par exemple de $1.10 à Montréal uniquement pour l'administration du port, cela voudrait dire qu'il y a une répartition des sommes d'argent qui doivent quand même être attribuées aux autres ports du Saint-Laurent.

Mr. McCain: On a point of order.

The Chairman: On a point of order, Mr. McCain.

Mr. McCain: Yes. I presume he is speaking only of the St. Lawrence system and not including the Atlantic coast. If he is including the Atlantic coast would he clarify the question, please.

M. Dupont: Je parle de l'administration du MEA. A l'Association des employeurs maritimes à Montréal, le coût serait de $1.10, et à Halifax ce serait de 15c, Comment se fait-il qu'il y ait une si grande différence?

Mr. Forrestall: Could you retire . . .

The Chairman: Order, please!

Mr. Forrestall: If he wants support he will get support . . .

The Chairman: Mr. Franche.

Mr. Forrestall: . . . not say inflammatory things.

Mr. Dupont: We know the support you can give, so . . .

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Monsieur le président, vous avez fait mention tout à l'heure de 77c . . . Le secrétaire de la Corporation dit que les 77c peuvent être divisés en deux parties: 15c pour l'administration et 62c pour Santé et Bien-être. Je n'ai pas les chiffres pour la région de Montréal; ces chiffres-là sont pour la région de l'Atlantique seulement.

M. Dupont: Serait-il possible, à un moment donné, de définir ou de nous décortiquer un peu ce que c'est que le $2.94 par rapport à Montréal, dans les temps futurs? Est-ce qu'il serait possible de nous donner cela?

M. Franche: Je crois que par l'entremise du ministère des Transports je pourrais obtenir ces informations-là et les faire parvenir au Comité.

Le président: Merci.

M. Dupont: Il y a un autre point aussi M. Franche que j'aimerais vous demander d'éclaircir. Lorsque vous allez déposer le rapport du MEA, serait-il possible aussi de nous faire connaître, qui fait partie du bureau d'administration des employeurs du MEA? Serait-il possible de nous dire aussi, qui forme le conseil d'administration?

M. Franche: Il me fera plaisir, monsieur le président, d'essayer d'obtenir ces informations-là, et de les déposer par la même occasion.

M. Dupont: En terminant, je voudrais faire remarquer au député d'Halifax que j'espère qu'il sera d'accord pour que le

[*Interprétation*]

Mr. Franche: To the best of my knowledge they ask 77 cents a term for work done by the Maritime Employers Association; but I do not know whether this amount represents only administration costs.

Mr. Dupont: When you say, for example, that $1.10 are for administration only in the Port of Montreal, that would mean that there will be distribution of funds between other ports along the St. Lawrence River.

M. McCain: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur McCain, un rappel au Règlement.

M. McCain: Oui. Je suppose qu'il parle uniquement du système du Saint-Laurent et qu'il n'inclut pas la côte de l'Atlantique. S'il inclut la côte de l'Atlantique, je le prie de bien vouloir préciser sa pensée.

Mr. Dupont: I am speaking of the MEA administration. For the Maritimes Employers Association, in Montreal, the cost will be $1.10, and in Halifax it would be 15 cents! Why is there such a large difference!

M. Forrestall: Pouvez-vous retirer . . .

Le président: A l'ordre.

M. Forrestall: S'il veut de l'appui il obtiendra de l'appui . . .

Le président: Monsieur Franche.

M. Forrestall: . . . ne pas dire des choses provocatrices.

M. Dupont: Nous connaissons l'appui que vous pouvez fournir, et . . .

The Chairman: Mr. Franche.

M. Franche: Mr. Chairman, you mentionned a short while ago the cost of 77 cents could be divided in two parts: 15 cents for administration and 62 cents for Health and Welfare. I do not have the figures for the region of Montreal; these figures refer only to the Atlantic region.

Mr. Dupont: Could it be possible for you to explain what the $2.94 represents for Montreal's future? Could it be possible for you to give us that?

Mr. Franche: I think that, through the Ministry of Transport, I could obtain this information and forward it to the Committee.

The Chairman: Thank you.

Mr. Dupont: Also, Mr. Franche, there is another point I would like you to clarify. When you submit the MEA's report, could you also tell us who belongs to the administration office of MEA Employers? Could you also tell us who are the members of the Board of Directors?

Mr. Franche: I shall be glad, Mr. Chairman, to try to obtain this information and to have it tabled.

Mr. Dupont: In conclusion, I would like to tell the honourable member for Halifax that I hope he will agree to let the

[*Text*]

ministre responsable, fasse tout ce qui est en son possible pour conserver la compagnie Cast à Montréal. Je comprends ce que cela pourrait représenter pour Halifax, mais je sais pertinemment bien aussi ce que cela pourrait représenter pour le port de Montréal. Il y a sûrement des solutions qui, à l'heure actuelle, seraient beaucoup plus souhaitables. Je termine là-dessus, monsieur le président, merci.

Le président: Merci, monsieur Dupont.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, who built and who operates the harbour facility used by Golden Eagle Refinery?

Mr. Franche: Golden Eagle built and operates the harbour facilities; you refer to those in Quebec City, I presume?

Mr. McCain: No, I do not think they are in Quebec City, they are along the St. Lawrence River. I do not know . . .

Mr. Franche: Yes, right in front.

An hon. Member: St-Romuald.

Mr. Franche: St-Romuald, it is within the harbour limits of the port of Quebec.

Mr. McCain: And Golden Eagle actually built that facility themselves with their own money?

Mr. Franche: Yes, sir.

Mr. McCain: And the National Harbours Board or the Department of Transport are responsible for dredging there?

Mr. Franche: Where they are built, I presume there is no dredging required, but if you refer to the north traverse to get into it, there is some dredging at one stage. That is the only place where dredging has occurred.

Mr. McCain: You mention the LNG in Saint John. Where will there be any National Harbours Board money go into that facility given the proposal as it is now?

Mr. Franche: The answer at the moment is no. There has been no request and it is, at the present, outside the limits of the port of Saint John.

Mr. McCain: Do you own the land?

Mr. Franche: No, we do not.

Mr. McCain: Has your policy of expansion, or your policy of maintenance and expansion, for the port of Saint John kept pace with the recommendations of the Swan Wooster report?

Mr. Franche: I could not certify that to you at the moment, sir. I could have it checked.

• 2120

Mr. McCain: Will you reconsider some of your estimates and give some attention— I asked you this question the other night, and you have had a little time to think about it. I described the condition, I guess I did not ask you the question—during the coming months to the so-called heated shed

[*Interpretation*]

responsible Minister do all that can possibly done to maintain the CAST company in Montreal. I realize what this could represent for Halifax, but I also know perfectly well what this could mean for Montreal's harbour. There certainly are solutions which, currently, would be much more favourable. That is all I have to say, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Dupont.

Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, qui a construit et exploite les installations portuaires desservant la raffinerie *Golden Eagle*?

M. Franche: *Golden Eagle* a construit et exploite les installations; je suppose que vous parlez des installations de Québec?

M. McCain: Non, je ne pense pas que ces installations soient à Québec; elles sont situées le long du Saint-Laurent. Je ne sais pas . . .

M. Franche: Oui, juste en face.

Une voix: Saint-Romuald.

M. Franche: Saint-Romuald; c'est donc dans les limites du port de Québec.

M. McCain: Et c'est *Golden Eagle* même qui a construit ces installations à ses propres frais?

M. Franche: Oui, monsieur.

M. McCain: Et c'est le Conseil des ports nationaux du ministère des Transports qui est responsable du dragage?

M. Franche: Je suppose qu'à l'endroit où les installations sont construites, il n'est nécessaire de faire aucun dragage. Toutefois, si vous parlez de la traverse du nord qui sert à y pénétrer, il faut y faire du dragage à un certain moment. C'est le seul endroit où on a fait du dragage.

M. McCain: Vous mentionnez la desserte des méthaniers à Saint John. Le Conseil des ports nationaux fournira-t-il de l'argent pour ces installations, compte tenu de la proposition actuelle?

M. Franche: Pour l'instant, la réponse est non. Il n'y a eu aucune demande et, actuellement, ces installations se trouvent en dehors des limites du port de Saint John.

M. McCain: Êtes-vous propriétaires du terrain?

M. Franche: Non.

M. McCain: Votre politique d'expansion ou de maintien et d'expansion, pour le port de Saint John, a-t-elle observé les recommandations du rapport Swan Wooster?

M. Franche: Je ne peux pas vous le certifier pour l'instant, monsieur. Je pourrais faire la vérification.

M. McCain: Allez vous réexaminer certaines de vos prévisions et étudier en particulier? Je vous l'ai demandé l'autre soir, et vous avez eu le temps d'y penser. Je suppose que je devrais plutôt dire que j'ai décrit la situation sans vous poser la question. Pourriez-vous donc, au cours des mois à venir, vous

[*Texte*]

for perishable products, so that it will be of practical use for the next season of perishable handling?

Mr. Franche: We will certainly be looking at it in the next few months.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I do not like to be difficult, but I think this is an instance where a few months is too long, where a few weeks would be very apropos because, I submit to you, the cost of operating those sheds is such that perhaps you might even save enough energy next year to pay for some of the minor repairs, at least, which are needed on those sheds and which should be undertaken immediately, as soon as the weather warms a little, so you do not need to heat them any longer, and you should definitely not wait months. I beseech you, sir, give immediate attention to that facility. I also mentioned handling equipment. Can you take a look at better methods of handling and try to have them in place? There are examples on this continent, there are examples on other continents where perishable commodities can be handled in virtually any weather, not any weather. Can you take a look at that and see if you can make arrangements for ship loading and car unloading facilities to facilitate the export of perishables?

Mr. Franche: I think I did mention the last time I appeared, sir, that this was being looked into at the moment, if I recall.

Mr. McCain: Can you start some activity, say, by June 1 in this regard?

Mr. Franche: I cannot report to you on this at this moment.

Mr. McCain: How many tons of perishables were handled through the Port of Summerside, Charlottetown, Prince Edward Island ports in the last shipping season, during the winter months of this last winter?

Mr. Franche: We do not have any information on Summerside or Prince Edward Island.

Mr. McCain: Are you familiar with their facilities?

Mr. Franche: No, I am not.

Mr. McCain: Would you please take a look at how many tons they handled. How many tons did the Port of Saint John handle? How many tons were handled at Souris Port? How many tons were handled at Saint John? Then, will you have in place, sir, a plan which would make a reasonable tonnage handling capability in the Port of Saint John for the next seasons, which will start late September, early October of 1977? Would you do that?

Mr. Franche: We will look at the tonnage that has been at Summerside, Prince Edward Island.

Mr. McCain: Your member, Mr. Weyman, is familiar with the problem. Did you see the difficulties they experienced? Were you down to look at it?

[*Interprétation*]

occuper de l'abri chauffé pour les produits périssables, de sorte qu'il puisse être utilisé lors de la prochaine saison où l'on s'occupera de marchandises périssables?

M. Franche: Nous étudierons certainement la question au cours des mois à venir.

M. McCain: Monsieur le président, je n'aime pas me montrer tâtillon, mais je pense que, dans ce cas-ci, il ne faudrait pas parler de mois mais de semaines. D'après mes calculs, le coût d'exploitation de ces abris est tel que l'énergie que vous économiseriez l'an prochain compenserait le coût de certaines réparations mineures, réparations dont ces abris ont besoin et qui devraient être entreprises immédiatement, aussitôt qu'il fera un peu plus chaud, afin que vous n'ayez pas à les chauffer plus longtemps; vous ne devriez certes pas attendre des mois. Je vous supplie, monsieur d'accorder toute votre attention à cette installation. J'ai également mentionné le matériel de manutention. Pourriez-vous songer à de meilleures méthodes de manutention et essayer de les mettre sur pied? Il y a des endroits, sur ce continent comme sur d'autres, où les marchandises périssables peuvent être manutentionnées pratiquement en tout temps. Pouvez-vous étudier cet aspect et voir s'il vous serait possible de prendre des dispositions en vue de l'installation de moyens de chargement des navires et de déchargement des camions afin de fasciliter l'exportation de marchandises périssables?

M. Franche: Si j'ai bonne mémoire, monsieur, je pense avoir mentionné lors de ma dernière comparution que l'on étudiait cette question actuellement.

M. McCain: Pourriez-vous commencer à travailler en ce sens d'ici au 1er juin?

M. Franche: Je ne peux pas vous répondre tout de suite.

M. McCain: Combien de tonnes de marchandises périssables ont été manutentionnées aux ports de Summerside, Charlottetown, et de l'Île-du-Prince-Édouard au cours des mois d'hiver de la dernière saison d'exportation?

M. Franche: Nous n'avons aucun renseignement sur Summerside ou sur l'Île-du-Prince-Édouard.

M. McCain: Connaissez-vous leurs installations?

M. Franche: Non.

M. McCain: Voulez-vous avoir l'amabilité de faire la recherche nécessaire et de nous dire combien de tonnes de marchandises périssables ont été manutentionnées dans ces ports? Combien de tonnes ont passé par le port de Saint John, combien de tonnes au port Souris, et combien de tonne à Saint John? Ensuite, monsieur, je me demande si vous mettrez sur pied un plan permettant au port de Saint John, pour la saison prochaine, c'est-à-dire fin septembre début octobre 1977, de s'occuper d'un nombre raisonnable de tonnes? Pourriez-vous faire cela?

M. Franche: Nous verrons quel est le nombre de tonnes manutentionnées à Summerside et à l'Île-du-Prince-Édouard.

M. McCain: Un de vos membres, M. Weyman, connaît bien le problème. Avez-vous eu les difficultés que ces ports ont connues? Avez-vous été là-bas pour examiner la situation?

[*Text*]

Mr. Franche: No, I was not.

Mr. McCain: Did you send anybody down to look at it when you heard of complaints?

Mr. Franche: The port itself was quite familiar, they are there.

Mr. McCain: Did anybody from the Commission go down to observe the problems of the Port as a result of neglect and lack of money?

Mr. Franche: We may have had someone in the person of Captain Roberts, but I would not be sure of this.

Mr. McCain: But he is stationed in Saint John; he is your Port Official, is he not?

Mr. Franche: Captain Roberts is stationed in Ottawa.

Mr. McCain: In Ottawa. Thank you. I believe your Commissioner, Dr. Wayman, did see what was going on. Did you pay any attention to the report he brought back?

Mr. Franche: He brought it to our attention, and it is part of the work that is going on with the type of unloading facilities that are being looked at.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I just want to make one closing remark in respect of this. If the people who are using that port or need that port, whichever way you wish to put it, for the export of perishables, had it in their own hands, if they had freedom of action in those facilities which are there, they would have them in shape for next fall, my friend, and they would not take months to go about it, because they have put enough potatoes through enough different ports in the world to know how to get them on and off boats and how to get them through frost-free facilities. I challenge you, Mr. Chairman, in the name of all that is good and in the interest of the economy of Prince Edward Island and New Brunswick, to fix up that facility so that it can expedite the handling of perishables in weather in which other ports handle the same perishables. It cannot wait months, because the facility under the expected movements for next year may be in use in late September, will certainly be in use in October, and it will be required for use through the months of December and January which were the months in which they got in very, very serious trouble. Now that gives a few weeks to take a look at what can be done, get a little equipment ordered, get a little insulating done, get a little repairing done, and to give them an opportunity to move their stuff. You cannot do it at the rates which are now laid down by the structures which exist in the Port of Saint John.

• 2125

We just cannot stand the repetition. You can blame the railroads for lack of equipment—and I do—but that is only part of it. If the frost-free sheds had been open to receive produce, the railroads would not have had the degree of blame they have at present. If the facility could have passed the stuff through as fast as it was passed through other facilities with

[*Interpretation*]

M. Franche: Non.

M. McCain: Avez-vous envoyé quelqu'un là-bas pour étudier la situation lorsque vous avez en vent des plaintes?

M. Franche: Le port lui-même nous est assez bien connu.

M. McCain: Y a-t-il un membre de la Commission qui a été là-bas pour se rendre compte des problèmes qu'a connus le port à cause de la négligence et du manque d'argent?

M. Franche: Il se peut que nous ayons eu un représentant en la personne du capitaine Roberts, mais je n'en suis pas certain.

M. McCain: Mais il est affecté à Saint John; il est votre fonctionnaire au port, n'est-ce pas?

M. Franche: Le capitaine Roberts est affecté à Ottawa.

M. McCain: A Ottawa. Merci. Je pense que votre commissaire, M. Weyman, a vu ce qui se passait. Avez-vous étudié le rapport qu'il a ramené?

M. Franche: Il a porté la question à notre attention, et elle fait partie des travaux qui se poursuivent au sujet des installations de déchargement envisagées.

M. McCain: Monsieur le président, j'aimerais tirer des conclusions à cet égard. Si les personnes qui se servent de ce port ou qui en ont besoin, comme vous voudrez, pour l'exportation de marchandises périssables, pouvaient en déterminer la destinée, si elles avaient la liberté de s'occuper des installations actuelles, ces installations pourraient fonctionner d'ici l'automne prochain, et il ne leur faudrait pas des mois pour cela; en effet, ces gens-là ont envoyé suffisamment de pommes de terre par l'entremise de suffisamment de ports du monde pour savoir comment les charger et les décharger et comment se servir d'installations à l'abri du gel. Monsieur le président, j'exhorte les témoins, au nom de tout ce qui est juste et dans l'intérêt de l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick, à réparer ces installations de manière qu'on puisse y manutentionner les marchandises périssables par un temps où d'autres ports s'occupent de marchandises semblables. Cela ne peut pas attendre des mois, parce que, compte tenu des transports prévus pour l'année prochaine, ces installations pourraient être nécessaire fin septembre, le sera au début d'octobre et devraient être utilisées pendant tout décembre et janvier, mois au cours desquels l'an dernier, elles ont connu de très graves problèmes. Cela nous donne donc quelques semaines pour étudier ce qu'il y aurait à faire, commander le matériel nécessaire, procéder à l'isolation et aux petites réparations nécessaires, et donner l'occasion aux usagers de déplacer leurs marchandises. On ne peut simplement pas faire cela au taux imposé par les structures actuelles du port de Saint-Jean.

Nous ne pouvons simplement pas avoir la même chose que l'an dernier. On peut reprocher aux chemins de fer le manque de matériel, et je me manque pas de le faire, mais ce n'est là qu'une partie du problème. Si les abris sans gel avaient été ouverts pour recevoir les fruits et légumes frais, les chemins de fer n'auraient pas eu à subir autant de reproches. Si l'installa-

[*Texte*]

much less public money invested in them than are invested in Saint John, the railroads probably would not have been on the hook to the degree they are. So it is a matter of mangement, immediate study, planning and correction of the problem. It is needed and it is needed badly.

If this facility was available, Mr. Chairman, and if it were capable of the type of handling that fresh produce must get, we would not have fresh produce going from Canada by trailer as far south as Miami to catch other shipping facilities, because it cannot go through Saint John at the moment without damage. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Monsieur Loiselle.

M. Loiselle (Saint-Henri): Merci, monsieur le président.

J'ai une question supplémentaire. On a parlé tout à l'heure de la version du MEA en Colombie Britannique. Ont-ils les mêmes structures, à part la dette qui a été occasionnée à Montréal, quant au rachat des emplois, et le même mode de fonctionnement?

M. Franche: Je présume que oui dans le sens que ceux qu'ils représentent sont des propriétaires, dans certains cas, de facilités portuaires, parce qu'il y a beaucoup de facilités portuaires, à Vancouver par exemple, qui appartiennent à l'entreprise privé. Vous avez des compagnies de transport maritime, et des compagnies d'arrinage sur un conseil . . . mais je n'ai jamais regardé vraiment le détail de leurs structures.

M. Loiselle (Saint-Henri): Le problème majeur pour le port de Montréal est-il le fait que le MEA soit grevé d'une dette de 16 millions de dollars? Le MEA de Colombie Britannique a-t-il une dette, lui?

M. Franche: Il n'y a pas de dette, au *B.C. MEA,* envers le gouvernement du Canada.

M. Loiselle (Saint-Henri): Il n'y a pas de dette. Ce qu'ils demandent pour le tonnage, ne sert uniquement qu'à leurs opérations?

M. Franche: Les opérations, et je présume aussi . . . je pense qu'ils ont des *supplementary unemployment benefits.*

M. Loiselle (Saint-Henri): D'accord. Des bénéfices . . .

M. Franche: C'est cela. Des bénéfices supplémentaires qui existent.

M. Loiselle (Saint-Henri): Maintenant, il y a une chose que me tracasse . . . Il y a une administration dans chaque port du Canada, mais ce n'est pas les administrations des ports qui dirigent les ports. Je vous jure que cela me «poigne les tripes»! Je trouve que cela n'a pas d'allure! Je ne donne pas plus raison au directeur du port de Montréal qu'à d'autres, parce que cela existe ailleurs, Vous l'avez dit tout à l'heure . . . c'est une entreprise privée qui mène les ports, l'administration, et le va-et-vient dans chaque port. A mon point de vue cela ne va pas de tout.

Pouvez-vous nous parler un peu de votre nouvelle loi portuaire, étant donné qu'elle n'est pas encore déposée, et que

[*Interprétation*]

tion avait pu satisfaire aux besoins aussi rapidement que d'autres installations jouissant de beaucoup moins d'investissement public que celle de Saint-Jean, les chemins de fer n'auraient probablement pas été autant sur la sellette. Il s'agit donc de recourir à une bonne gestion, d'effectuer des études immédiates, de planifier, de régler le problème. Il faut absolument s'y mettre.

Si cette installation était disponible, monsieur le président, si on pouvait y manutentionner les fruits et légumes frais comme il se doit, il ne nous serait pas nécessaire d'expédier des fruits et légumes du Canada par remorque jusqu'à Miami afin qu'ils puissent être expédiés là-bas parce que ces produits ne peuvent pas actuellement passer par Saint-Jean sans se gâter. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McCain. Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask a supplementary question. There were words spoken a short while ago about British Columbia's version of the MEA. Do they have the same structures and the same operating systems as to the purchase of jobs as those of Montreal, forgetting that this city had to pay.

Mr. Franche: I suppose so, inasmuch as in certain cases, they represent the owners of port facilities. Indeed, in Vancouver for instance, there are many port facilities belonging to private concerns. There may be a board which includes marine transport companies and unloading companies, but I have never really looked at their structures in detail.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Is Montreal's harbour major problem the fact that the MEA owes a $16 million debt? Does British Columbia's MEA owe any debt?

Mr. Franche: The B.C., MEA owes no money to the Government of Canada.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): It has no debt. What they ask for their tonnage is only used for their operations?

Mr. Franche: Their operations, and I also suppose . . . I think they have supplementary unemployment befefits.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): All right. Benefits . . .

Mr. Franche: That is it. Supplementary benefits which are granted.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Now, there is something that bothers me . . . In each Canadian harbour there is an administration, but port administrations do not manage ports. I can assure you this burns me up! I find this ridiculou! I do not favour the director of Montreal's harbour over other directors, because as you said before, the situation is the same elsewere. I am against private enterprise managing harbours, and against this freedom of coming and going in any harbour. As far as I am concerned, things are not going well at all.

Could you tell us something about your new harbour act since it has not been tabled yet and since you must have

[*Text*]

vous devez l'avoir pas mal étudiée? Est-ce que les administrations de chaque port, autant d'Halifax que d'ailleurs, auront des pouvoirs supplémentaires? Ou est-ce encore l'entreprise privée, qui, à sa façon dirigera les administrations et le va-et-vient dans chaque port? Que pouvez-vous nous dire de votre nouvelle loi portuaire?

• 2130

M. Franche: La nouvelle politique, ou la nouvelle loi portuaire, va prévoir une autonomie accrue pour chaque administration portuaire dans environ 20 ports à travers le pays. Le but, évidemment, de cette politique, et selon les désirs du Parlement, n'est pas de remplacer l'entreprise privée, mais de favoriser la prise de décisions locales, et leur donner beaucoup plus de pouvoirs localement qu'ils n'en possèdent en ce moment avec le Conseil des ports nationaux. Ce sera une politique qui va être très semblable à la Loi sur les commissions portuaires de 1964. Mais cela ne remplacera certainement pas l'entreprise privée.

M. Loiselle (Saint-Henri): Si je comprends bien, on revient à l'ancienne politique, parce qu'on a changé la Loi portuaire en 1968, 1969 . . .

M. Franche: 1964.

M. Loiselle (Saint-Henri): On ne l'a pas changée après cela?

M. Franche: Je ne crois pas. 1964.

M. Loiselle (Saint-Henri): Bon. Et là on revient à peu près au même schéma à savoir celui qu'on avait avant 1964. Cela voudrait-il dire que ce qu'on avait décidé en 1964, que ce que l'on avait prévu comme changements quant à la politique portuaire s'est avéré inefficace? Puisque l'on revient aux anciennes méthodes . . .

M. Franche: Si vous me permettez, monsieur le président, peut-être pour brosser un peu le tableau de la situation actuelle qui nous conduit vers une nouvelle politique portuaire, je dirais que dans le moment il y a plusieurs systèmes d'administration portuaire au pays qui sont un peu disparates et un peu séparés les uns des autres; vous avez des ports administrés par de très vieilles lois comme le Port de Toronto, 1911, le Port d'Hamilton, 1912; vous avez ensuite plusieurs ports administrés par le Conseil des ports nationaux, une loi de 1936; et vous avez ensuite des ports administrés par la Loi des commissions portuaires de 1964; et enfin, vous avez des ports administrés par la Garde côtière, et que l'on appelle les ports et les havres publics. Cela fait qu'on a vraiment, à toutes fins pratiques, quatre systèmes d'administration portuaire qui ne se rejoignent pas dans le cadre du ministère. Le député, M. McRae, me posait tout à l'heure des questions sur Thunder Bay. Les relations, disons, sont très minimes, mais quant à l'administration maritime, par exemple, entre leur système de développement portuaire et le nôtre, les systèmes tarifaires, les systèmes de priorités, etc., tout est différent. A partir de cela, donc, nous est venu l'idée que l'expérience de 1964 était valable, était positive, et donnait beaucoup plus d'autonomie et de pouvoirs de décisions sur place. Mais d'un autre côté la lacune était celle-ci, il manquait au sein du ministère, cette coordination, si

[*Interpretation*]

studied it quite a lot? Will the administration of all harbours, whether in Halifax or elsewhere, be granted additional powers? Is it again private enterprise which will control, in its own way, the administration and the comings and goings in every harbour? What can you tell us about your new harbour act?

Mr. Franche: The new policy, or the new Harbour Act, will increase the economy of some 20 of the country's port authorities. Obviously, Parliament is not seeking to undermine private enterprise, but to promote local decision-making and to grant local authorities more power than they now hold under the National Harbours Board. The policy will be very similar to the Harbour Commissions Act of 1964. But it will certainly not replace private enterprise.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): If I understand correctly, we are reverting to the former policy, since the Harbour Act was changed in 1968, 1969 . . .

Mr. Franche: 1964.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): It was not changed after that?

Mr. Franche: I do not believe so. 1964.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Fine. So we are reverting to the system we had before 1964. Does this mean that the changes in harbours' policy made in 1964 were ineffective? If we are reverting back to former methods . . .

Mr. Franche: With your permission, Mr. Chairman, in order to show what has led up to the new harbour policies, I would say that at the present time, our harbours are run by many different authorities; some are administered under very old laws, such as the Toronto Harbour (1911) and the Hamilton Harbour (1912); some fall under the National Harbours Board legislation of 1936; some come under the Harbour Commission Act of 1964 and others, referred to as Public Harbours are run by the Coast Guard. We thus have four systems of harbour administration which are unrelated within the Department. Mr. McRae asked about Thunder Bay in terms of Maritime administration, their harbour development methods, rate scales, priorities etc., are very different from ours. This is why the 1964 experiments seemed valid and positive, and granted much more authority and decisional powers. However, there was still a lack of co-ordination within the department in the development and planning areas. This is what the new harbour policy, if approved by Parliament, would try to eliminate.

[*Texte*]

on peut dire, au point de vue de développement et de *planning*. Et c'est un peu ce que la nouvelle politique portuaire, si le Parlement en décide, essaierait d'atteindre.

M. Loiselle (Saint-Henri): Maintenant, nul doute que certains administrateurs d'aéroports, doivent requérir des pouvoirs additionnels que vous voulez leur octroyer dans votre nouvelle loi. Il n'y aurait pas lieu de leur octroyer certains pouvoirs avant la nouvelle loi, sans avoir l'assentiment du Parlement, pour entériner leurs décisions?

M. Franche: Je ne peux pas anticiper les décisions du Parlement et je dois évidemment travailler à l'intérieur des limites de ma propre loi.

M. Loiselle (Saint-Henri): Et avec votre nouvelle loi portuaire, ce sera encore les *B.C. MEA* ou les *MEA* à Montréal etc, qui vont continuer de diriger la circulation ou ce qui devrait se passer dans les ports? Il n'y aura pas de changement dans ce sens-là?

M. Franche: Écoutez. Je pense que chaque port voit au développement de son trafic, de son port, et la nouvelle politique va prévoir qu'ils vont jouer encore davantage un rôle accru en matière de promotion du port. À un moment donné, la promotion d'un port c'est l'effort collectif de plusieurs. C'est l'effort collectif du port, c'est l'effort des sociétés d'élevage, c'est l'effort des syndicats pour stabiliser la main-d'œuvre. Je sais, par exemple qu'il y a eu une visite à Vancouver pour promouvoir l'utilisation de ce port. Le représentant de ce syndicat nommé, si je me rappelle bien, Canadien Pacifique, aussi bien qu'un représentant du port et deux ou trois représentants de BCMEA ont fait partie du groupe qui a réalisé la promotion du port. C'était donc le travail d'un ensemble de personnes. Demain y aura-t-il un BCMEA ou un MEA dans telle ou telle région? L'avenir nous le dira. La loi ne l'empêchera pas et la loi, je le présume, ne l'encouragera pas non plus. Ce sera cette autonomie régionale qui va se développer.

• 2135

M. Loiselle (Saint-Henri): D'accord. Cependant, vous êtes au courant que, depuis quelques années, l'administration actuelle du port de Montréal fait de la promotion dans le monde pour amener de la clientèle à ce port. Les administrateurs se démènent comme des diables dans l'eau bénite pour faire la promotion du port de Montréal, mais, par contre, on est pris avec l'AEM dont on ne peut discuter ouvertement certains gestes parce qu'on ne connaît ni ses opinions ni sa raison d'être, mais qui, à première vue, agit en contradiction avec l'administration du port. L'administration du port en a fait de la promotion et de la publicité pour le port de Montréal! Vous en êtes au courant. Actuellement, on est pris avec l'AEM qui contrarie par ses gestes et ses actes les projets de l'administration. C'est l'équilibre qu'on cherche et qu'on voudrait avoir. On a toutes les installations possibles dans le port de Montréal. Le port de Montréal a été rentable pendant toutes ces années-là, mais on a, actuellement, l'administration qui fait son devoir en faisant de la promotion et, d'un autre côté, on est pris avec l'Association des employeurs maritimes posant certains gestes qui diminuent la circulation dans le port.

[*Interprétation*]

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Now, there is no doubt that certain airport administrations need the additional powers which will be granted to them under the new law. Should we not grant them certain powers before the new law is passed, without the consent of Parliament, to make the decisions official?

Mr. Franche: I cannot predict Parliament's decision and must satisfy my own conscience.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Under the new harbour law, will the B.C. MEA or the Montreal MEA's continue to direct harbour traffic etc.? Will there be no changes made?

Mr. Franche: Listen. I think that every harbour should direct its own traffic and the new policy will increase their role in harbour promotion. After a certain point, harbour promotion becomes a communal effort. It is a collective effort on the part of the harbour, cattle companies and unions who attempt to bring about stability in labour. I know, for example, of a visit to Vancouver to promote the use of that city's harbour. If I remember correctly, the promotional group included a union representative from Canadian Pacific, a representative of the harbour itself and two or three representatives of the B.C. MEA. It was a team effort. Will there be other B.C. MEA's or MEA's in other regions? Time will tell. The Act will neither prohibit nor promote such activities. Regional economy will be developed.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Fine. But you are aware that the present Montreal Port Authority has been making a promotional to attract customers over the past few years. While administrators break their backs to promote the Montreal harbour, we are stuck with the MEA with whom we cannot openly discuss certain actions because «its opinions and its raison d'être are unknown», but which appears to go against the harbour authority. The Harbour Authority has done promotional work for the harbour. You are aware of that. Now, we are stuck with the MEA whose actions contradict harbour authority. The Montreal harbour showed a profit during those years, while now the authority dutifully does its promotional work in spite of the Maritime Employers' Association which acts to reduce traffic in the harbour.

[*Text*]

Pour terminer, monsieur le président, je vois que vous me faites signe, je veux répéter à notre président du Conseil des ports nationaux, M. Franche, ma recommandation au sujet du quai Jacques-Cartier. Vous avez avoué tout à l'heure au Comité que le port de Montréal est à peu près le seul port au Canada qui n'ait pas de quai public. Même si on a actuellement quelques difficultés relatives à l'espace qui pourrait peut-être, je dis bien peut-être, être laissé par Cast, je crois que Montréal se doit d'avoir son quai public pour les besoins futurs de la promotion. De plus, on me dit qu'il y aura une possibilité d'avoir une clientèle pour un quai public.

Vous avez dit tout à l'heure que vous avez un mois pour faire votre rapport au ministre. J'espère donc que vous prendrez tout cela en très sérieuse considération.

Le président: Merci, monsieur Loiselle.

Monsieur Franche, si vous me le permettez, dans la prochaine restructuration des ports, les pouvoirs du ministre ne seront-ils pas plus grands afin qu'il puisse intervenir précisément dans la situation actuelle du port de Montréal?

M. Franche: Actuellement, ce que nous en savons c'est que, lorsque les nouveaux règlements seront rédigés le ministre aura évidemment un pouvoir de direction sur chaque administration portuaire où des situations semblables pourraient se présenter.

Le président: Merci.

Monsieur Côté.

M. Côté: Merci, monsieur le président. Comme je n'ai pas assisté aux dernières réunions du Comité, je ne sais pas si ma question sera à point. Vous pourrez me rappeler à l'ordre, mais elle est au sujet du port de Montréal.

Monsieur Franche, vous avez mentionné tout à l'heure que l'efficacité du port résulte de l'effort de tous les intéressés aux activités portuaires. Vous avez même mentionné les associations d'élevage. Pour ma part, je voudrais vous demander quelle est votre autorité ou votre intérêt sur les approvisionnements non pas en grains de commercialisation, mais en grains domestiques dans le port de Montréal?

[*Interpretation*]

In closing, Mr. Chairman, as I see that my time is up, I would like to repeat my recommendations concerning the Jacques-Cartier dock to Mr. Franche, Chairman of the National Harbours Board. You mentioned to the committee that the Montreal harbour is perhaps the only one in Canada which has no public dock. Although we now have some problems the space that may, and I say may, be left by Cast, I feel that Montreal should have a public dock to meet future promotional needs. It also seems to me that a clientele could be found for a public dock.

You said that you have one month to report to the Minister. I hope you will seriously consider this aspect.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle.

Mr. Franche, if you will allow me, under the next harbour reorganization program, will the Minister's powers be increased to allow him to intervene in the Montreal harbour matter?

Mr. Franche: All we can say for the moment is that, under the new regulations, the Minister will have discretionary power over all port authorities which could prevent similar problems.

The Chairman: Thank you.

Mr. Côté.

Mr. Côté: Thank you, Mr. Chairman. As I did not attend the last two committee meetings, I do not know whether my question will be valid. You will perhaps wish to call me to order, but my question concerns the Montreal harbour.

Mr. Franche mentioned that the efficiency of a harbour depends on the efforts of all those engaged in harbour activities. You also mentioned cattle companies. I would like to ask what interest or authority you have in or over domestic, as opposed to commercial grain supply in the Montreal harbour?

• (2140)

Le président: Pendant que nous attendons la réponse de M. Franche, je vais en profiter pour vous dire que la prochaine réunion aura lieu mardi le 15 à 20h00 et que *l'Administration de la voie mariteme du Saint-Laurent* viendra témoigner.

M. Franche: Je m'excuse, je suis peut-être un peu moins familier avec le domaine des grains de provende. Ce sont les associations, évidemment, qui envoient leur grain et on essaie, si je me rappelle bien, de réserver un certain espace dans les élévateurs pour l'entreposage de ce grain. Mais, nous ne contrôlons pas les arrivages, tant pour l'exportation que pour les grains de provende.

M. Côté: Maintenant, tout à l'heure mon collègue mentionnait qu'on cherchait à faire de la publicité au port de Montréal pour qu'il ait une bonne renommée à l'étranger comme au Canada et j'ai l'impression qu'en ce qui concerne la question de l'élevage, le port de Montréal n'a pas une bonne renommée. Il n'a pas une bonne renommée parce qu'il ne semble pas y

The Chairman: While we are waiting for Mr. Franche's reply, I will take the opportunity to tell you that our next meeting will be held on Tuesday, March 15, at 8 p.m. with witnesses from the St. Lawrence Seaway Authority.

Mr. Franche: I am sorry, but I am less familiar with feed grains. There are, of course, associations which send us their grain and, if I remember correctly, we try to reserve a certain amount of space in the elevators for the storage of this grain. However, we have no control over the arrival of either export or feed grains.

Mr. Côté: Now, my colleague mentioned promotional efforts that were made on behalf of the Montreal harbour in other countries and I am under the impression that the harbour has a poor reputation among grain producers due to an apparent lack of co-ordination between export and feed grain.

[*Texte*]

avoir de coordination entre les grains d'exportation et les grains de provende.

Chaque année, il y a une bataille qui se fait entre l'agriculteur, le commerçant et le port de Montréal pour avoir l'espace nécessaire pour entreposer le grain. Je vous donne un exemple: cette année, au début de décembre, 5 bateaux étaient arrêtés sur le fleuve Saint-Laurent à l'entrée du port de Montréal. Même, le *Black Bay* a dû retourner à Québec et cela a coûté $150,000. Cette somme, ce sont les agriculteurs qui sont obligés de la payer. Quelle est la raison de tout ceci? C'est tout simplement que l'espace requis pour les grains de provende n'était pas disponible. Au même moment, il se fait du marchandage au niveau des commerçants parce qu'il semble y avoir pénurie de grain. Il y a du grain mais il se trouve dans les bateaux qui attendent au milieu du fleuve; personne n'est capable d'aller le chercher. Alors, pendant ce temps, il y a du marchandage qui se fait automatiquement et il y a des gens qui partent des environs de Montréal pour aller s'approvisionner à Québec ou à Trois-Rivières. Moi, je vous affirme que dans la région de l'Est, actuellement, on se demande si le port de Montréal est réellement au service de l'agriculture de l'est de Montréal, et si on ne devrait pas demander au ministère des Transports d'installer d'autres élévateurs et de réserver les élévateurs actuels pour l'exportation. Cela fait de la très mauvaise publicité au port de Montréal chez les agriculteurs.

J'ai ici devant moi un article qui critique cette situation et qui a été publié dans un journal que reçoivent environ 45,000 familles au Québec; ce journal s'appelle *La Ferme* et c'est un journal agricole. Et pratiquement à chaque année, cette critique revient. Moi, je suis ici depuis 11 ans et depuis 11 ans nous avons le même problème.

Alors, monsieur le président, supposons que vous n'ayez pas le pouvoir d'intervenir mais que vous teniez vraiment à ce que le port de Montréal ait la renommée qu'il lui faut, tant pour les opérations internationales que pour les opérations à l'intérieur du pays. Il serait peut-être bon alors que vous vous arrêtiez et que vous fassiez tout ce qui est en votre possible pour que du 15 octobre à la fermeture du chenal maritime, l'espace requis par la loi soit disponible et pour que cesse ce marchandage que l'on voit chaque année, Car vous savez que l'agriculteur paie plus que le consommateur et cela fait de la mauvaise publicité. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Côté. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Just one quick question and I will defer to my colleague from Halifax.

I suppose the question I am asking is whether or not this information is accurate because if in fact it is, it accents the point I am trying to make with respect to the expenditures in a port that is already in a sharp decline in traffic as opposed to non-expenditures in a situation where there is, historically, at least where recent history would show a dramatic increase.

Over the years from 1961 through to 1975, using cumulative figures derived from your own estimates of expenditures and so on and so forth. The cumulative NHB capital expenditures over that period, 1961-1975—15 full years—show we have expended in Montreal $140 million approximately, in Saint

[*Interprétation*]

Every year, farmers, dealers and the Montreal harbour battle over grain storage space. I will give you an example: In early December of this year, five boats were stopped on the St. Lawrence river at the entrance to the Montreal harbour. The *Black Bay* even had to return to Quebec, which cost $150,000. This sum was paid by farmers and why? Simply because no space was available to store feed grains. At the same time, dealers bargained for space because there seems to be a grains shortage. There is grain, but it is sitting in boats waiting in the middle of the river and no one can go to get it. This naturally leads to dickering and to people's leaving Montreal to get supplies in Quebec City or Three Rivers. I can assure you that Easterners wonder whether Montreal harbour really serves farmers east of Montreal; they wonder whether they should not ask the Department of Transport to provide new elevators and reserve the existing ones for export grain. This creates very poor publicity for the Montreal harbour amongst farmers.

I have before me an article criticizing this situation which appeared in a newspaper read by approximately 45,000 families in Quebec; the paper is called *La Ferme*. It is a farm magazine. Practically every year we hear the same criticisms. I have been here for 11 years and for 11 years I have been hearing about the same problem.

Supposing, Mr. Chairman, that you cannot intervene but wish to ensure that the Montreal harbour has a good reputation both in international and domestic operations. You should perhaps do everything in your power to see that, before the Seaway closed on October 15, the legally required space is made available, but a stop is put to the dickering which goes on every year. You know that the farmer pays more than the consumer and that this creates bad publicity. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Côté. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je vais poser une brève question avant de donner la parole à mon collègue d'Halifax.

Je voudrais savoir si ces renseignements sont corrects, car, si c'est le cas, cela donnerait du poids à mon argument concernant les sommes consacrées à un port dont la circulation décroît rapidement et les sommes qui ne sont pas dépensées là où, depuis peu, le trafic a augmenté de façon considérable.

Il s'agit du chiffre exprimé dans votre propre budget de dépenses entre 1961 et 1975. Le total des dépenses d'immobilisation du Conseil des ports nationaux pour cette période s'étendant de 1961 à 1975, c'est-à-dire 15 années, indique que nous avons investi à Montréal la somme de 140 millions de

[*Text*]

John roughly $54 or $55 million and in Halifax somewhere slightly under $30 million over that period. I am reading from a graph. As opposed to that we have tonnage, using the three ports as equalling 100 per cent, approximately 72 per cent was handled by Montreal in 1968 as compared with approximately 18 per cent by Saint John and 10 per cent by Halifax. In 1976, Montreal handled somewhere around 45 per cent, Saint John overtook Halifax sometime in the last several months and ran slightly over 30 per cent and Halifax handled slightly over 20 per cent of the traffic. Now, if those figures are reasonably accurate, then how could I describe the situation with respect to investments in the Port of Montreal as anything other than ludicrous in terms of the Ports of Halifax and Saint John?

The Chairman: Mr. Franche.

• 2145

Mr. Franche: I would not like to comment on whether it is ludicrous . . .

Mr. Forrestall: I am not forcing you to comment. I point those out because I bombasted you a few moments ago with what I hope was not considered by yourself to be a bit of a tirade about it, but it is divisive at a time when national unity is so important to all of us, so very important. But there are reasons for anger and justified anger and there are reasons for questions and I suppose it is encumbent upon us to ask them. If the answers are not forthcoming then we draw our own conclusions. The important question now is where do we go from here. Do we continue this trend or does it come to an end? I suggest to you that it must end. I can get into average per year expenditures. I have spent hours with these figures over the last six or eight months.

While I regret what has happened in the Port of Montreal and with MEA it still remains a private business organization doing business with another business organization. You people have loaned them $5 million or $6 million, but I suppose you can write that debt off; it is a loss. There is nothing wrong with that. You loaned it to them. If they do not pay you back you lose the money. There is a third of your debt. If MEA cannot meet its responsibilities at the bank, then I will encourage the government, if it is of assistance to you, not to renegotiate as we did two or three years ago. They knew then that they were not going to make it. If you do that there is another $5 million or $6 million. All of a sudden you have two-thirds of your debt eradicated. Is that a sensible way to proceed? Do you have an answer for that, Mr. Chairman? Is that sensible?

Mr. Franche: I do not have an answer for that.

Mr. Forrestall: I assume the other third of the debt is made up of the cost of your computer and your method of getting into it.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

[*Interpretation*]

dollars approximativement, à Saint-Jean environ 45 ou 55 millions de dollars et à Halifax un peu moins de 30 millions de dollars. En contrepartie, pour ce qui est de l'utilisation des trois ports, calculée en tonnage, approximativement 72 p. 100 du transport s'est fait à Montréal en 1968, comparativement à quelque 18 p. 100 à Saint-Jean et 10 p. 100 à Halifax. En 1976, Montréal a reçu environ 45 p. 100 du trafic, Saint-Jean a dépassé Halifax à quelques occasions au cours des derniers mois et a reçu un peu plus de 30 p. 100 du trafic et Halifax, pour sa part, en a reçu un peu plus de 20 p. 100. Si ces chiffres sont raisonnablement exacts, alors comment pourrais-je qualifier la situation de l'investissement au port de Montréal autrement que de ridicule, par rapport aux ports de Halifax et de Saint-Jean.

Le président: Monsieur Franche.

M. Franche: Quant à savoir si c'est ridicule ou non . . .

M. Forrestall: Je ne vous force pas à faire des remarques. Si j'apporte ces précisions c'est qu'il y a quelques instants j'ai beaucoup insisté là-dessus et j'espère que vous n'avez pas considéré mes propos comme étant une diatribe, mais il s'agit là d'un facteur de division à une époque où l'unité nationale est si importante pour nous tous, tellement importante. Mais des raisons justifient cette indignation et des raisons motivent les questions, et je suppose qu'il nous incombe de les poser. Si les réponses ne viennent pas, alors nous tirerons nos propres conclusions. Il est important de savoir ce que nous allons faire à partir de maintenant. Allons-nous maintenir cette tendance ou y mettrons-nous fin? A mon avis, cela doit cesser. Je peux vous parler des dépenses annuelles moyennes. J'ai consacré des heures à l'étude de ces chiffres au cours des six ou huit derniers mois.

Quoique je regrette ce qui s'est passé au port de Montréal dans le cas de l'A.E.M., le fait demeure qu'il s'agit d'une société privée faisant affaire avec une autre société privée. Vous là-bas, leur avez prêté 5 ou 6 millions de dollars mais je suppose qu'on peut radier cette dette; c'est une perte. Il n'y a rien de mal là-dedans. Vous leur avez prêté, et s'ils ne vous remboursent pas, vous perdez l'argent. Il s'agit du tiers de votre dette. Si l'A.E.M. ne peut pas rencontrer ses obligations à la banque, alors j'exhorterai le gouvernement, si cela peut vous aider, à ne pas renégocier, comme nous l'avons fait il y a deux ou trois ans. Ils savaient alors qu'ils ne réussiraient pas. Si vous faites cela, il y aura encore 5 ou 6 millions de dollars. Et soudainement, les deux tiers de vos dettes seront radiés. Est-ce là une façon raisonnable de procéder? Avez-vous réponse à cette question, monsieur le président? Est-ce raisonnable?

M. Franche: Je n'ai pas de réponse à cette question.

M. Forrestall: Je présume que l'autre tiers de votre dette est constitué par le coût de votre ordinateur de même que la méthode employée pour accumuler de telles dettes.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Unless the Chairman wants to answer that because it is . . .

The Chairman: The Chairman has mentioned that he has no comment on that particular question, Mr. Forrestall.

I would just like to correct something that I said earlier, on Tuesday instead of having the the St. Lawrence Seaway Authority, we will have the CTC. I am sorry about that. Mr. McCleave.

• 2150

Mr. Forrestall: We could not stand a billion dollar debt on top of an $18 million one.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, may I have two areas of questions and the first one perhaps is by way of supplementary to something that just now has not been answered. Is there any direct relationship, negotiation or dealing between the National Harbours Board and the Maritime Employers Association?

Mr. Franche: May I ask, negotiations in what sense?

Mr. McCleave: With regard to the amount of money that has been advanced by the federal government to help the maritime Employers Association in the Port of Montreal. Does the National Harbours Board have any input into the discussions that led up to the loans being made or to guarantees being made?

Mr. Franche: The National Harbours Board has not any loan with the Maritime Employers' Association. It is the Ministry of Transport that has that loan when they decide to modify their rates whether it is $2.50 or $2.94. They do submit that to the Ministry of Transport but not to the National Harbours Board to obtain approval of modifications to their rates for the obvious reason, of course, that the Ministry of Transport is guarantor and also has lent a good part of it directly to the MEA.

Mr. McCleave: Mr. Chairman, as a supplementary to that aspect of my questions may I ask whether the National Harbours Board has anybody at all on any premises where the details of this loan are worked out and the method of its repayment.

Mr. Franche: We do not have any representatives with the MEA as the National Harbours Board for repaying that. I presume that is the sense of your question.

Mr. McCleave: No, I guess perhaps I should be a little bit more precise. Do you have anybody, say, sitting in the room but at the same arm's length as myself and Mr. Wenman over there and Mr. Collenette in talking about the way in which this loan is going to be repaid? I am not asking that you be a part of the process of deciding how the loan is going to be repaid, I am just asking you if you are in there when discussions take place about how the loan is being repaid? Does that make it a little easier for you?

Mr. Franche: Yes, except that we do not discuss all the MEA repayments with the Minister of Transport. Of course,

[*Interprétation*]

Mr. Forrestall: A moins que le président ne veuille répondre à cette question parce que . . .

Le président: Monsieur Forrestall, le président a affirmé n'avoir aucune remarque à faire sur cette question.

Je désire rectifier une chose que j'ai dite plus tôt; mardi, plutôt que d'entendre l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, nous entendrons la C.C.T. Je suis désolé d'avoir fait erreur. Monsieur McCleave.

M. Forrestall: Nous ne pourrions accepter une dette de 1 milliard de dollars en plus d'une autre de 18 millions.

M. McCleave: Monsieur le président, je vais poser des questions à deux sujets et la première est peut-être supplémentaire à une question qui n'a pas reçu de réponse. Y a-t-il une relation, des négociations ou des transactions directes entre le Conseil des ports nationaux et l'Association des employeurs maritimes?

M. Franche: Négociations dans quel sens?

M. McCleave: Quant aux sommes d'argent qui ont été avancées par le gouvernement fédéral dans le but d'aider l'Association des employeurs maritimes au port de Montréal. La Commission des ports nationaux a-t-elle participé à la discussion qui a abouti à ces prêts ou les garanties accordées?

M. Franche: La Commission des ports nationaux n'a accordé aucun prêt à l'Association des employeurs maritimes. C'est le ministère des Transports qui leur accordera ce prêt quand ils décideront de modifier leurs tarifs, que ce soit $2.50 ou $2.94. Ils présentent cela au ministère des Transports mais non à la Commission des ports nationaux afin d'obtenir l'approbation des modifications de leur tarif, et ce pour la raison évidente que le ministère des Transports est l'avaliseur et que de plus il a prêté une bonne partie de cette somme directement à l'AEM.

M. McCleave: Monsieur le président, en supplémentaire à cet aspect de ma question, je voudrais savoir si la Commission des ports nationaux envoie quelqu'un sur place, là où les détails de ce prêt, de même que les méthodes de remboursement, sont négociés.

M. Franche: Le Conseil des ports nationaux n'a aucun représentant au sein de l'AEM afin de discuter des méthodes de remboursement. Je présume que c'est là le sens de votre question.

M. McCleave: Non, peut-être devrais-je être un peu plus précis. Est-ce qu'un de vos représentants est présent dans la salle, au même titre que moi-même, que M. Collenette et que M. Wenman là-bas, afin de discuter des modalités de remboursement du prêt? Je ne vous demande pas de prendre part à la décision quant à savoir comment le prêt sera remboursé, je vous demande tout simplement si vous êtes présent lors des discussions au sujet du remboursement du prêt? Est-ce un peu plus compréhensible?

M. Franche: Oui, mais nous ne discutons pas de tous les remboursements de l'EAM avec le ministre des Transports.

[*Text*]

we are interested, so sometimes with the Marine Administration we do find out as to how they are performing and so forth, but since the risk or the guarantees are not with us, we are not directly involved in this part of the operation even with the Minister of Transport.

Mr. McCleave: The other area of questions I had, Mr. Chairman, and Mr. McCain has pinched all the notes . . .

Mr. McCain: I am sorry.

Mr. McCleave: As a matter of fact, I do not even need them, Mr. McCain. When I look for information nobody has to help me a bit. Could I be brought up to date on the negotiations that have gone on with the Province of Nova Scotia about the expansion of containerization in Halifax harbour? It was not dealt with in any great length by Mr. Forrestall and our witness, Mr. Chairman.

Mr. Franche: At the last meeting we had discussions—in fact the first, I would say the start of discussions with Nova Scotia occurred last Tuesday if I recall well—with the Deputy Minister of Development, Les Single, Mr. Sandy Marshall, myself and Yvon Gagnon, our Director of Planning, with respect to timing and the cost recovery capability of new container facilities.

Mr. McCleave: What would be the calculation of the National Harbours Board now with respect to the question of timing?

• 2155

Mr. Franche: The situation up to last week, and I do not know what the effect of CAST would be at this stage, was that the traffic in 1976, presuming that there had been no lock-out in Halifax—and we had to do some jugging of figures, but way we correct for that situation is to use the same months of the previous year and say, suppose what happened in 1975 would have occurred in 1976—using that the traffic of 1976 did not increase over 1975. It has been just about constant. However, I think as mentionned tonight, we have to assess now what will be the effect of the anouncement of CAST, but what is happening to the container trade on the Atlantic—there are some positive and negative effects—leads us to say that possibly it will start picking up again. We hope so anyway. But, from the peak of 1974, it dropped drastically in 1975, and it carried through, assuming the lock-out situation can be corrected mathematically, to 1976. What is the effect of that lock-out in 1977 is part of the things we are not too sure of right now. There may be a pickup beginning to appear.

Mr. McCleave: Might I ask you to look at your figures for the Port of Montreal. With respect to the CAST situation, does that really alter any of them with regard to your capital development? Assuming it goes, and I am not saying it is going to go—I have never seen anybody from CAST, and nobody from CAST has ever seen me, as far as I am concerned . . .

[*Interpretation*]

Evidemment, nous sommes intéressés alors il arrive que nous discutions avec l'administration maritime afin de voir comment vont les affaires etc., mais puisque nous ne sommes pas les analiseurs, nous ne participons pas directement à cette partie de l'exploitation, même avec le ministre des Transports.

M. McCleave: Monsieur le président, j'avais une autre question mais M. McCain a saisi toutes les notes . . .

M. McCain: Je suis désolé.

M. McCleave: En fait, je n'en ai même pas besoin, monsieur McCain. Quand j'ai besoin d'un renseignement, je n'ai aucunement besoin d'aide. Pourrait-on me donner les dernières nouvelles au sujet des négociations menées avec la Nouvelle-Écosse à propos de l'utilisation accrue des conteneurs dans le port de Halifax? Cette question n'a pas été abordée en détail ni par M. Forrestall ni par nos témoins, monsieur le président.

M. Franche: Lors de la dernière réunion, nous avons eu des discussions—en fait la première, je dirais que le début des discussions avec la Colombie-Britannique s'est produit mardi dernier, si je me souviens bien—avec le sous-ministre du Développement, M. Les Single, M. Sandy Marshall, moi-même ainsi que M. Yvon Gagnon, directeur de la planification pour ce qui est des horaires, de même que la possibilité de recouvrement des coûts en ce qui a trait aux installations de conteneurs.

M. McCleave: Quels sont les calculs du Conseil des ports nationaux pour les horaires?

M. Franche: Je ne sais pas quel serait actuellement l'effet de la décision de la CAST. Pour ce qui est du trafic en 1976, jusqu'à la semaine dernière, la situation, en supposant qu'il n'y a pas eu de lock-out à Halifax,—et nous avons dû jouer avec les chiffres; pour cela, nous nous reportons aux mêmes mois que l'année précédente et nous disons, que les années 1975 et 1976 auraient été pareilles,—à partir de ces données, il n'y a pas eu d'augmentation du trafic en 1975. La situation est demeurée stable. De toute façon, je le répète, nous devons évaluer l'effet de la décision de la CAST, et ce qui s'est produit dans le commerce du container dans l'Atlantique,—il y a des effets positifs et des effets négatifs,—nous amène à dire qu'il semble y avoir un début de reprise. Du moins nous l'espérons. Mais, depuis le point culminant de 1974, il y a eu une diminution dramatique en 1975, et cette situation s'est maintenue, en supposant que le lock-out peut être rectifié mathématiquement, jusqu'en 1976. Quant aux répercussions de ce lock-out en 1977, c'est là une des choses dont nous ne sommes pas trop sûr actuellement. Il peut y avoir un début de reprise qui se fait jour.

M. McCleave: Puis-je vous demander de consulter vos chiffres pour le port de Montréal. Le départ de la CAST en affecte-t-il vraiment l'expansion? Supposons qu'elle déménage, et je ne dis pas qu'elle va s'en aller, je n'ai jamais rencontré quiconque de la CAST, et personne de la CAST ne m'a jamais vu,—et pour autant que je suis concerné . . .

[*Texte*]

An hon. Member: I have.

Mr. McCleave: Shame, maybe. I should have been out there proselytizing, but I did not, and I do not wish the Port of Montreal any harm either. But, let us take it as a very practical example of what can happen when a very substantial amount of trade goes from one Canadian port to another. What effect does it have on this year's estimates for the Port of Montreal, the capital expenditures, anything?

Mr. Franche: I think the departure of CAST could have an effect as to how we utilize the reserve money that has been identified in the Port of Montreal, and we have to assess that situation as to what it does now to the traffic, the container traffic, and what does it do to the situation of Jacques Cartier.

Mr. McCleave: All right. Now, may I take the question one step further and down to my own area of the country? I have not solicited or proselytized for this business either, but, let us assume that that magnitude of traffic, and I gather it is a pretty substantial magnitude, should move down to the east coast, do these estimates in capital expenditures again stand up? Perhaps I could pin it down a little bit more specifically than that. I understood that, as far as Halifax-Dartmouth was concerned, we were looking at a situation where we needed increased facilities about two years hence. Does that bring them right into the here and now, and should not be shipping some money into capital improvements in the Port of Halfax now?

Mr. Franche: One thing we have to assess, Mr. Chairman, and I presume we can get the figures, is what type of traffic was CAST handling in Montreal and what is our best estimate of what could move and what would move. I cannot tell you tonight the impact of the movement. Is part of that traffic captive or not captive to Montreal? Is part of that traffic to be better served through Halifax. It depends on the nature of the traffic, its origin and destination, and it is rather a complex, I think, analysis of what can occur. I am sure you realize that.

• 2200

Mr. McCleave: Well, I think I do, except that I am not being given answers, and that also bothers me because I am sure it must have also occurred to members of the National Harbours Board that they might have a pretty substantial question on their minds, whether the over-all capital improvement budget of the National Harbours Board for this year has any relationship to reality or whether it may have been thrown out of joint—I do not even know if it is a company or a group of companies, Mr. Chairman. I have to confess my ignorance in that respect—because a very substantial decision has been made that has all kinds of people running around behind the scenes trying either to reverse it or make it stick. Has the National Harbours Board not made a real study of what is going to happen there? Are my questions so much A, B and C that I should be drummed out of the room . . .

Mr. McCain: Right on.

[*Interprétation*]

Une voix: C'est une honte.

M. McCleave: C'est peut-être une honte. J'aurais dû être là à faire du prosélytisme, mais je ne l'ai pas fait, et je ne souhaite aucun mal au port de Montréal non plus. Mais, prenons un exemple pratique qui peut se produire lorsqu'une part importante d'un commerce va d'un port canadien à un autre. Quel en sera l'effet sur le budget du port de Montréal de cette année, sur les dépenses en capital, sur tout?

M. Franche: Je crois que le départ de la CAST pourrait avoir un effet sur la façon d'utiliser le fonds de réserve du port de Montréal, et nous devons évaluer les répercussions de cette situation sur le trafic, le transport des containers et sur la situation de Jacques-Cartier.

M. McCleave: Très bien. Maintenant, puis-je pousser la question un peu plus loin, dans ma propre région du pays? Je n'ai pas sollicité ce commerce ou fait quoi que ce soit pour l'obtenir, mais, nous supposons que cet important trafic, et je crois qu'il est très important, s'en va sur la côte est; ce budget des dépenses en capital serait-il toujours maintenu? Je pourrais peut-être être un peu plus précis que cela. Je crois que, depuis deux ans, il est nécessaire d'agrandir les installations de la région Halifax-Dartmouth. Cela n'amènerait-il pas cette expansion immédiatement, et ne devrions-nous pas affecter des fonds au port d'Halifax dès maintenant?

M. Franche: Monsieur le président, nous devrons évaluer, et je présume que nous pourrons obtenir ces chiffres, le genre de trafic que la CAST amenait à Montréal et ce qui, selon notre meilleure estimation, pourrait bouger et ce qui bougerait. Ce soir, je ne pourrais pas vous dire l'impact de ce mouvement. Une partie de ce trafic est-elle liée à Montréal ou ne l'est-elle pas? Cette partie du trafic serait-elle mieux à Halifax? Cela dépend de la nature de ce trafic, de son origine et de sa destination, et je pense que cela demande une analyse plutôt complexe. Je suis sûr que vous comprenez cela.

M. McCleave: Bien, je crois que je comprends, sauf que je ne reçois pas de réponse, et cela me préoccupe également, parce que je suis sûr que la même chose est arrivée aux membres du Conseil des ports nationaux; ils doivent avoir une question très importante à l'esprit, c'est-à-dire si le budget total prévoyant l'amélioration des installations du Conseil des ports nationaux reflète bien la réalité, ou bien s'il est dépassé par les événements—je ne sais même pas s'il s'agit d'une compagnie ou d'un groupe de compagnies, monsieur le président. J'avoue mon ignorance dans ce domaine, mais, apparemment, une décision très importante a été prise et a provoqué un va-et-vient en coulisse de toutes sortes de personnes qui essaient soit de renverser cette décision, soit de la consolider. Le Conseil des ports nationaux a-t-il fait une étude sur ce qui allait se produire? Mes questions sont-elles tellement simplistes que l'on devrait me renvoyer de cette salle?

M. McCain: C'est en plein çà.

[*Text*]

Mr. McCleave: . . . you know, showing up for kindergarten when everybody else is doing advanced calculus in university? Am I that entirely off base?

Mr. Franche: No, I would not say that, but we have not studied the traffic patterns of Cast and its impact on the port of Montreal or the port of Halifax.

Mr. McCleave: You have not studied . . .

Mr. Franche: We have not studied those traffic patterns.

Mr. McCleave: But you have heard that Cast proposes to move a substantial amount of its business from one port to another. What have you studied about that proposal to move a substantial part of the business from one port to another?

The Chairman: Order, please. Mr. McCleave, this was discussed earlier. The questions are being repetitious. Mr. Franche did mention that he had only heard of this this evening and I think we are just presuming things, you know, that he will have to look into in the future.

Mr. McCleave: May I just put it this way, and wind up very, very quickly, will they be studied?

Mr. Franche: Definitely.

The Chairman: Thank you, Mr. McCleave.

Mr. Portelance, I think, will be the last questioner.

M. Portelance: Je crois qu'en ce moment il y aurait lieu, à ce stade-ci des négociations avec Cast, d'inviter au moins tous les clients de Cast de la province de Québec, et de la région de Montréal en particulier. Et je crois que le gouvernement du Québec est un des utilisateurs assez important de la compagnie Cast dans le domaine des alcools etc. J'espère que ces personnes-là pourront insister à ce que l'on continue d'utiliser le port de Montréal. Je pense que cela peut arriver sans qu'il y ait de lois ou de négociations. Parce qu'ils sont quand même les clients directs de Cast. Je pense que l'on devrait demander à toutes les personnes qui jouent un rôle important d'inciter la compagnie Cast à réviser sa position et de ne pas penser qu'on accepte des produits qui ne viennent d'ailleurs que de Montréal. Je le souhaiterais.

En dernier lieu, j'aimerais dire aussi que dans le cas des travailleurs du port de Montréal, et en particulier les débardeurs, qu'on le veuille ou non, ce sont des employés du gouvernement. On a essayé longtemps, dans un autre domaine, de faire croire que des camionneurs qui travaillaient pour la compagnie Lapalme alors, n'étaient pas des employés des Postes; mais finalement, aujourd'hui, ils travaillent pour le ministère des Postes; ils travaillent pour le gouvernement, directement. Il n'y a pas plus de problèmes; et je crois que c'est mieux comme cela. L'employeur direct est connu et lorsqu'il y a lieu de négocier des conventions ouvrières, c'est l'employeur qui est responsable, donc le gouvernement en dernier lieu. Merci.

Le président: Merci, monsieur Portelance. Merci, monsieur Franche à vous et à vos fonctionnaires pour avoir bien voulu

[*Interpretation*]

M. McCleave: Vous savez, se présenter pour un cours de maternelle, alors que tout le monde étudie l'algèbre à l'université? Suis-je tout à fait dans l'erreur?

M. Franche: Non, je ne dirais pas cela, mais nous n'avons pas étudié la composition du trafic de la CAST et son effet sur le port de Montréal ou sur le port d'Halifax.

M. McCleave Vous ne l'avez pas étudiée . . .

M. Franche: Nous n'avons pas étudié la composition de ce trafic.

M. McCleave: Mais vous savez que la CAST propose de dévier une partie importante de son commerce d'un port à l'autre. Quelle études avez-vous effectuées au sujet de cette proposition de dévier une part importante de son commerce d'un port vers un autre?

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur McCleave, cela a été discuté plus tôt. Les questions se répètent. M. Franche a dit qu'il l'avait seulement appris ce soir et je pense que nous faisons beaucoup de présomption, vous savez, sur ce qu'il devra faire dans l'avenir.

M. McCleave: Pour résumer, est-ce que cela fera l'objet d'une étude?

M. Franche: Certainement.

Le président: Merci, monsieur McCleave.

Monsieur Portelance, je pense que vous serez le dernier à prendre la parole.

Mr. Portelance: i think this will be the time at this point of the negotiations with CAST, to invite at least all CAST clients of the Province of Quebec and particularly of the Montreal area. I think the Government of Quebec is one of the important users of this company for alcohols, et cetera. I hope that these people will be able to insist that they continue to use the Port of Montreal. I would think that it can be done without legislation or negotiations. Because they are CAST's immediate customers. I think we should ask all the people that have an important role in this to invite the company to revise its position and not be under the impression that products that do not come from Montreal are not accepted. I will hope so.

Finally, I would like to say also that as far as the workers of the Port of Montreal are concerned and particularly the dockers, whether they like it or not, they are government employees. In another field, we tried for a long time to pretend that truckers working for the Lapalme company were not employees of the Post Office Department, but, finally, today they work for the Department. They work directly for the government. And the problem is solved. And I think it is better like that. The direct employer is known and when time comes to negociate a new contract, the employer is responsible, that is the government. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Portelance. Thank, Mr. Franche and also to your officials for having appeared before

[*Texte*]

venir témoigner devant notre Comité. Cela nous a fait plaisir et je vous souhaite de bonnes vacances.

This meeting is adjourned to the call of the Chair.

[*Interprétation*]

our Committee. We were happy to have you and I wish you a nice holiday.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

APPENDIX "TC-3"

MARITIME EMPLOYERS ASSOCIATION

ASSOCIATION DES EMPLOYEURS MARITIMES

March 9, 1977

CIRCULAR LETTER NUMBER 303

TO: *ALL MEMBERS*

Dear Sirs,

1. At the special general meeting of members held on the 7th of March 1977, for the purpose of dealing with the appeal by Cast of its expulsion from the Association, the following resolution was adopted:—

RESOLUTION—

"That the appeal of Cast North America Ltd. be rejected with the recommendation of the members that following this meeting Cast meet with the Board of Directors with a view to re-applying for membership and subject to re-admission serving as a member of a committee which would be established to review and make recommendations to the Board with respect to container assessments."

2. Immediately following termination of the meeting and in accordance with the resolution, your Directors met with Mr. Klaus Glusing, A. Ford and N. Burridge representing Cast accompanied by two attorneys and Mr. Van der Veen representing Task. The Association's attorneys were also present.

3. Mr. Glusing stated that his company would re-apply for membership on the following conditions:

a) that Circular 288 be suspended;

b) that a committee to re-examine the assessment formula be established which committee would include a Cast nominee, and

c) that Cast be provided with an opportunity to influence the decisions of the Board (in the light of Cast's presentation and their prior discussions with the M.E.A., the Directors understood this to mean that Cast was demanding a permanent seat on the Board).

4. In view of the M.E.A.'s obligations to its' Bankers, your Directors advised Cast that it would not be possible to suspend Circular 288 because of the relationship between assessments and the M.E.A.'s contractual obligations to the longshoremen. The Directors proposed however, to Cast, that if a new formula could be worked out, by the container operators, which would ensure the same revenue to the Association from the estimated container cargo, all payments made on behalf of container cargo interests under Circular 288 since January 17th would be readjusted to reflect the new formula and payments made in the interim would be considered "on account".

APPENDICE «TC-3»

ASSOCIATION DES EMPLOYEURS MARITIMES

MARITIME EMPLOYERS ASSOCIATION

le 9 mars 1977

LETTRE CIRCULAIRE NUMÉRO 303

A: *TOUS LES MEMBRES*

Messieurs,

1. A la réunion spéciale générale des membres qui a eu lieu le 7 mars 1977 dans le but de débattre l'appel fait par Cast concernant son expulsion de l'Association, la résolution suivante a été adoptée:—

RÉSOLUTION—

«Que l'appel interjeté par Cast North America Ltd. soit rejeté avec la recommandation des membres que, à la suite de la présente réunion, Cast rencontre le Conseil d'Administration dans le but de faire une nouvelle demande d'admission en tant que membre et, comme suite de sa ré-admission, de servir en tant que membre d'un comité lequel serait établi pour examiner et faire des recommendations au Conseil concernant les contributions sur les conteneurs.

2. Immédiatement après la clôture de la réunion et conformément à la résolution, vos Administrateurs ont rencontré MM. Klaus Glusing, A. Ford et N. Burridge qui représentaient Cast et étaient accompagnés de deux avocats, ainsi que M. Van der Veen, représentant de Task. Les avocats de l'Association étaient également présents.

3. M. Glusing a déclaré que sa compagnie ferait une nouvelle demande d'admission en tant que membre, sous réserve des conditions suivantes:

a) que la Circulaire 288 soit suspendue;

b) qu'un comité pour ré-examiner la formule d'évaluation des contributions soit établi, lequel comité incluerait un représentant de Cast, et

c) qu'il soit donné à Cast une opportunité d'influencer la décision du Conseil (à la lumière de la présentation de Cast et de leurs discussions antérieures avec A.F.M.) les Administrateurs ont cru comprendre que ceci signifie que Cast demandait un siège permanent au Conseil d'Adminstration.

4. Étant donné les obligations de A.F.M. envers ses banquiers, vos Administrateurs ont informé Cast qu'il ne serait pas possible de suspendre la mise en vigueur de la Circulaire 288 à cause du rapport existant entre les contributions et les obligations contractuelles de l'A.E.M. envers les débardeurs. Les Administrateurs ont néanmoins proposé à Cast, qu'au cas où une nouvelle formule pouvait être trouvée par les opérateurs de terminus de conteneurs, laquelle formule assurerait à l'Association le même revenu provenant du chargement estimatif des contributions par les conteneurs, tous les paiements effectués depuis le 17 janvier au nom des intérêts du chargement des Conteneurs aux termes de la Circulaire 288, seraient rectifiés pour tenir compte de la nouvelle formule, et les

5. In order to carry out the proposal outlined in 4 above, to work out a new formula, your Directors accepted Cast's condition that a committee made up of the three major St. Lawrence River Port container operators and others at Cast's request, would be formed immediately to report within ten (10) to fourteen (14) days. Cast was not prepared to have this committee report in less than twenty-one (21) days.

6. Mr. Glusing was advised that the Directors were not in a position to guarantee a company a seat on the Board of Directors. However, Mr. Glusing had been advised that the make-up of the Board of Directors had been amended last year in order to provide for broader based representation by container operators. With respect to the Cast group it was pointed out that prior to the decision to expel Cast, Cast was a Member of Class I and thereby eligible to have a nominee elected to the Board in that Class and Task Terminals was and still is a member of Class III and thereby eligible to have a nominee elected to the Board in Class III. In point of fact there are six members of Class III of which two operate in the Maritimes and four operate in the River. The By-Laws of the M.E.A. provide that the container operators from the Maritimes elect one member of the Board and that the container operators in the River Ports elect two members. Mr. Glusing has been advised that the two container operators in the Maritimes have agreed to alternate annually on the Board and that whilst the M.E.A.'s By-Laws could not provide a permanent seat on the Board for any member, it would probably follow that the River Port container operators could consider a similar arrangement.

7. With the exception of the formation of the committee to review the formula for container assessments Mr. Glusing stated that Cast would not accept the M.E.A.'s position.

8. In view of this, and to summarize, the Directors then proposed the followings:—

A committee would be formed immediately composed of the companies suggested by Cast to review the assessment formula and report with recommendations to the Board. During the time it would take for this committee to report, the following alternatives would be open to the Cast Group:—

a) Cast would re-join the Association and pay the assessments in accordance with Circular 288 subject to re-adjustment or

b) Cast would remain expelled from the Association but its' terminal operator Task would continue to pay the assessment in accordance with Circular 288, subject to re-adjustment.

9. The meeting then terminated with Mr. Glusing undertaking to give Mr. Masters an answer by 2:00 P.M. Monday,

paiements effectués dans l'entretemps seraient considérés «en acompte».

5. Dans le but d'exécuter la proposition exposée au paragraphe 4—i.e. trouver une nouvelle formule—vos Administrateurs ont accepté les conditions de Cast qu'un comité composé des trois opérateurs principaux de terminus de conteneurs des Ports du Saint Laurent, ainsi que d'autres membres conformément aux requêtes de Cast, soit immédiatement formé et fasse des recommandations dans un délai de dix (10) à quatorze (14) jours. Cast n'était pas disposée à accepter que ce comité fasse un rapport dans un délai inférieur à vingt-et-un (21) jours.

6. M. Glusing a été informé que les Administrateurs n'étaient pas en état de garantir un siège au Conseil d'Administration à une compagnie quelconque. Cependant, M. Glusing a été avisé que la composition du Conseil d'Administration avait été changée l'an dernier afin de permettre une plus grande base de représentation pour les opérateurs de terminus de conteneurs. Concernant le groupe Cast, il a été souligné que, antérieurement à la décision d'expulser Cast, Cast était un membre de la Catégorie I et par conséquent éligible pour avoir un représentant élu au Conseil de ladite Catégorie, et Task Terminals était, et est encore, membre de la Catégorie III et par conséquent éligible pour avoir un représentant élu au Conseil de ladite Catégorie III. De fait, la Catégorie III est composée de 6 membres, dont 2 opèrent dans les Provinces Maritimes et 4 opèrent sur le Fleuve. Les règlements de l'A. E.M. prévoient que les opérateurs de conteneurs des Maritimes élisent un membre du Conseil et que les opérateurs de conteneurs des Ports fluviaux élisent deux membres. M. Glusing a été informé que les deux opérateurs de conteneurs des Maritimes ont accepté de se succéder tout à tour annuellement comme membre du Conseil, et bien que les règlements de la A.E.M. ne peuvent prévoir un siège permanent au Conseil pour un membre quelconque, il s'ensuivrait probablement que les opérateurs de terminus de conteneurs des Ports Fluviaux pourraient considérer des dispositions analogues.

7. A l'exception de la formation d'un comité de révision de la formule pour l'évaluation des contributions des conteneurs, M. Glusing a déclaré que Cast n'accepterait pas la position prise par A.E.M.

8. Eu égard à ce qui précède, et pour résumer la situation, les Administrateurs ont alors proposé ce qui suit:

Un comité composé des compagnies suggérées par Cast pour réviser la formule d'évaluation de contributions et faire des recommandations au Conseil, serait immédiatement formé. Pendant la période dont le comité aurait besoin pour préparer ces recommandations, les alternatives ci-dessous continueraient à se présenter au Groupe Cast:—

a) Cast deviendrait membre de l'Association et paierait les évaluations conformément à la Circulaire 288, sous réserve de rectification, ou

b) Cast continuerait à être exclue de l'Association mais ses opérateurs terminaux, Task, continueraient à payer les contributions conformément à la Circulaire 288, sous réserve de rectification.

9. La réunion a alors pris fin avec l'engagement de M. Glusing de donner à M. Masters une réponse le 7 mars à 2:00 P.M., quelque soit l'alternative que Cast choisirait d'accepter.

March 7th, whether either alternative would be acceptable to Cast.

10. At 2:00 P.M. March 7th, Mr. Glusing phoned Mr. Masters and said that Cast would not accept either option.

11. For the next 24 hours lines of communication were kept open between the Association's lawyers and Cast's lawyers hoping that a solution could be found. In view of this continuing dialogue the Directors refrained from public comment and they regret most sincerely that Cast found it necessary to continue to discuss their problems with the press.

12. By 3:00 P.M. yesterday, March 8th, your Directors met and reviewed all of the recent events and instructed the M.E.A. Administration to apply Circular letter 288 with respect to the imminent arrival of a Cast vessel.

13. In accordance with provisions of Circular 288, Task Terminals deposited with the M.E.A. yesterday afternoon March 8th, a cheque representing the assessments to be paid calculated at $2.94 per ton.

14. The Directors have every confidence that notwithstanding the threat of one shipping company to move part of its operations from the Port of Montreal, the M.E.A. remains viable and the present assessment levels needs not be adjusted.

Yours very truly,

A.E. Masters
President.

10. Le 7 mars à 2:00 P.M., M. Glusing a téléphoné à M. Masters pour l'informer que Cast n'acceptait ni l'une ni l'autre alternative.

11. Pendant les 24 heures qui suivirent, les lignes de communication sont demeurées ouvertes entre les avocats de l'Association et les avocats de Cast, dans l'espoir qu'une solution pourrait être trouvée. Étant donné ce dialogue ininterrompu, les Administrateurs ont évité de faire des commentaires en public et regrettent sincèrement que Cast ait estimé nécessaire de continuer la discussion de leurs problèmes avec la presse.

12. A 3:00 P.M. hier, mercredi 8 mars, nos Administrateurs se sont réunis et ont passé en revue tous les événements récents et ont donné à l'Administration des instructions de la A.E.M. de mettre en vigueur les termes de la Circulaire 288 étant donné l'arrivée imminente d'un navire de Cast.

13. Conformément aux stipulations de la Circulaire 288, Task Terminals a fait, hier après-midi le 8 mars, auprès de la A.E.M., le dépôt d'un chèque représentant les contributions devant être payées au taux de $2.94 la tonne.

14. Malgré la menace d'une compagnie de navigation de mener une partie de ses activités en dehors du port de Montréal, les Administrateurs ont pleinement confiance dans la viabilité de la A.E.M. et estiment les niveaux actuels de contributions comme ne nécessitant aucune rectification.

Bien à vous,

A. E. Masters,
Président.

WITNESSES—TÉMOINS

From the National Harbours Board:

Mr. Pierre A. H. Franche, Chairman;

Mr. J. H. Vreeswijk, Director of Finance & Vice-Chairman of the Board;

Mr. F. B. Ellam, Corporate Secretary.

Du Conseil des ports nationaux:

M. Pierre A. H. Franche, président;

M. J. H. Vreeswijk, directeur, Politique et Planification financières et Vice-président du Conseil;

M. F. B. Ellam, secrétaire associé.

CAI XC27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Tuesday, March 15, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 8

Le mardi 15 mars 1977

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1977-78
Votes 80 and 85—Canadian Transport Commission under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1977-1978
Crédits 80 et 85—La Commission canadienne des transports sous la rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
MAR 15 1977
Department of Transport

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

25206—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Caron
Douglas (*Bruce-Grey*)
Dupont
Forrestall
Fortin
Harquail
Horner
Loiselle (*Saint-Henri*)
McCain
McGrath
McIsaac
McKenzie
McRae
Portelance
Roy (*Laval*)
Skoreyko
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Monday, March 14, 1977:

Mr. Horner replaced Mr. Masniuk

On Tuesday, March 15, 1977:

Mr. McGrath replaced Mr. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*); and

Mr. Harquail replaced Mr. Olivier

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le lundi 14 mars 1977:

M. Horner remplace M. Masniuk.

Le mardi 15 mars 1977:

M. McGrath remplace M. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*); et

M. Harquail remplace M. Olivier

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 15, 1977
(8)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:07 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Forrestall, Harquail, McCain, McGrath, McKenzie, Roy (*Laval*) and Whittaker.

Other Members present: Messrs. Watson and Martin.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Honourable E. J. Benson, President; Mr. K. W. Studnicki-Gizbert, Executive Director, Research; Mr. D. F. Quirt, Director, Operations Branch, Air Transport Committee; Mr. E. J. Hase, Director, Safety and Standards Branch, Railway Transport Committee.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 21, 1977 relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1978 (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Thursday, March 3, 1977*).

By unanimous consent the Chairman called Votes 80 and 85 relating to the Canadian Transport Commission under Transport.

The witnesses answered questions.

At 10:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 15 MARS 1977
(8)

(*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 07 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Forrestall, Harquail, McCain, McGrath, McKenzie, Roy (*Laval*) et Whittaker.

Autres députés présents: MM. Watson et Martin.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'honorable E. J. Benson, président; M. K. W. Studnicki-Gizbert, directeur exécutif, Recherche; M. D. F. Quirt, directeur, Direction de l'exploitation, Comité des transports aériens; M. E. J. Hase, directeur, Direction de la sécurité et des normes, Comité des transports par chemin de fer.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 février 1977 portant sur le Budget supplémentaire pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978 (*Voir Procès-verbal et témoignages du jeudi 3 mars 1977*).

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 80 et 85 portant sur la Commission canadienne des transports sous la rubrique Transports.

Les témoins répondent aux questions.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, March 15, 1977

• 2008

[*Text*]

The Chairman: Order, plese. We have a quorum to hear evidence. We will resume consideration of the main Estimates for Fiscal Year Ending March 31, 1978.

TRANSPORT

Canadian Transport Commission

Vote 80—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—$23,685,000

Vote 85—Canadian Transport Commission—Contributions—$44,400,000

We are pleased to have with us this evening the Honourable E. J. Benson, President, Canadian Transport Commission, and Mr. Harris Arbique Secretary.

Mr. Benson will have a few words before we proceed.

Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): I really do not have an opening statement, as has been my practice in the past.

With respect to our estimates, I think they are pretty clearly stated within the estimates that are presented to the Committee. The staff of the commission is down slightly. The increases in salaries are increases in salaries that have occurred through collective bargaining for the year. I am more than pleased to answer any questions that you may have about the estimates, within my ability, and I have several officials here from the various committees to deal with particular problems that may arise.

• 2010

The Chairman: Thank you, Mr. Benson.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benson, at the Transport Committee meeting on March 7 Mr. Lang appeared, and we had a discussion with him on the new VIA Rail Canada Inc. We notice that it is going through as a $1 item. We were trying to find out from Mr. Lang just what it is going to cost to establish this new rail system, but he could not give us any new figures at all. He stated:

> I do not have a dollar figure at this point, and of course that itself will depend in good part on the decisions following the Canadian Transport Commission hearings and recommendations as to which passenger lines and what type of service are to be retained.

So it looks as if he is going to be leaving a lot of this with you to see what VIA is going to cost us and just how it is going to be established. Mr. Lang went on to say:

> . . . we start in a far better position than Amtrak started because we have a rather more rail-passenger minded population.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 15 mars 1977

[*Interpretation*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous sommes en nombre suffisant pour entendre les témoignages. Nous reprenons l'étude du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978.

TRANSPORTS

Commission canadienne des transports

Crédit 80—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—$23,685,000.

Crédit 85—Commission canadienne des transports—Contributions—$44,400,000.

Nous sommes heureux d'avoir comme témoins, ce soir, l'honorable E. J. Benson, président de la Commission canadienne des transports, et M. Harris Arbique, le secrétaire.

M. Benson va nous dire quelques mots avant que nous commencions.

L'honorable E. J. Benson (président, Commission canadienne des transports): Comme d'habitude, je n'ai pas de véritable déclaration préliminaire à faire.

Pour ce qui est de nos crédits, je crois qu'ils sont très bien expliqués dans le budget dont vous êtes saisis. Les effectifs de la Commission ont un peu diminué. Les augmentations de salaires sont le résultat des négociations collectives qui ont eu lieu pendant l'année. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions concernant ces crédits, au mieux de mes possibilités, et mes collaborateurs des différents comités répondront aux questions plus particulières.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benson.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Benson, lors de la réunion du Comité des transports, le 7 mars, nous avons discuté avec M. Lang de VIA Rail Canada Inc. Il s'agit d'un poste budgétaire de $1. Nous voulions que M. Lang nous dise ce que la création de cette nouvelle compagnie ferroviaire coûterait, mais il n'a pu nous donner de chiffres. Il nous a dit:

> Je n'ai pas encore les chiffres puisqu'il faudra attendre la fin des audiences de la Commission canadienne des transports ainsi que ces recommandations quant aux itinéraires des autres services qui doivent être maintenus.

Il semble donc qu'il s'en remettra en grande partie à vous pour déterminer le prix de revient de VIA ainsi que de son établissement. M. Lang a ensuite déclaré:

> Notre position au départ est bien meilleure que celle d'Amtrak car notre clientèle ferroviaire est relativement plus élevée.

[*Texte*]

I do not see that many travelling by rail these days, other than routes from Ottawa to Montreal, and some of those are quite extensively travelled.

But I was interested in a statement made by Mr. Paul Martin, President of the Canada Steamship Lines. Mr. Martin, who heads the third largest transportation organization in Canada, said:

> The decision to proceed with VIA could saddle Canadian taxpayers with a white elephant of Mirabel-like proportions . . .

And he goes on to say, for example, in the area of bus transportation that:

> The Government's intention to concentrate VIA Rail service in the Quebec-Ontario corridor takes dead aim at the bus business, since it is along this axis that bus travel is the most efficient and the most attractive to passengers.

I was wondering whether you have given any consideration to the establishing of VIA, or could you give us any information tonight on it?

Mr. Benson: First of all, we have had nothing to do with the establishment of VIA Rail, which is a Government decision. We have been carrying out hearings at the Government's request—because we had to from a statutory basis, in any case—of the passenger service in Canada which, as you know, the act requires us to review every five years where we order it to continue. These have been completed with regard to the trans-Canada service from Montreal west. Our report will be out, I would hope, within a very few weeks—I do not want to be tied down to a day because there is translation and this sort of thing that has to go into it. But the basic decisions as to our preferred plan in this area have been made and agreed upon by the panel who had the hearings.

With regard to rail service in Eastern Canada, we would hope to start to hold our hearings late in April or early May, and we will go through exactly the same series of hearings to determine how rail can be operated to serve the people and as efficiently as possible without duplications.

With regard to the decision of the Government to institute an improved service in the so-called Quebec-Windsor corridor, I do not think we were consulted on that directly. I believe that is a government decision, as is the establishment of VIA Rail.

I, too, would find it difficult to say how much the losses will be on VIA Rail. It will be a rather different arrangement, as I understand it, whereby VIA Rail will be making deals with the railroads to provide services on their track and perhaps provide equipment. I, too, cannot estimate how much that is going to cost.

I should point out, that rail service nowhere in the world, except perhaps in Switzerland, as I recall, and maybe there is one other country in the Far East, makes money. Rail passenger service is quite expensive. But when one considers what is happening energywise, maybe it makes sense in the future, I think the Government's idea here probably is thinking into the future.

[*Interprétation*]

Je n'ai pas constaté une telle clientèle ferroviaire ces derniers temps, si ce n'est sur les lignes reliant Ottawa à Montréal qui sont particulièrement fréquentées.

Par contre, la déclaration de M. Paul Martin, président, de Canada Steamship Lines m'a vivement intéressé. M. Martin, qui est à la tête de la troisième organisation de transport du Canada, a déclaré:

> Décider de donner le feu vert à VIA Rail pourrait signifier un nouvel éléphant blanc du type de Mirabel pour les contribuables canadiens . . .

Et il poursuit en disant, par exemple, dans le domaine du transport par bus que:

> L'intention du gouvernement de concentrer les services de VIA Rail dans le corridor Québec-Ontario est une attaque directe menée contre les autobus, puisque c'est le long de cet axe que le transport par autobus est le plus efficace et le plus fréquenté par les passagers.

Je me demandais si vous étiez penché sur la création de cette compagnie VIA Rail, ou si vous pourriez nous donner des renseignements, ce soir, à ce sujet.

M. Benson: Tout d'abord, nous n'avons rien eu à voir avec l'établissement de VIA Rail, car c'est une décision du gouvernement. Nous avons tenu des audiences à la demande du gouvernement—de toute façon, nous devons le faire—portant sur les services passagers au Canada, la Loi nous imposant, comme vous le savez, de faire cette revue tous les cinq ans. Les audiences concernant le service transcanadien à l'ouest de Montréal sont terminées. Notre rapport, je l'espère, sera prêt d'ici quelques semaines, je ne peux indiquer une date précise à cause de la traduction et d'autres petits facteurs imprévisibles. Mais les décisions fondamentales quant à notre préférence, dans cette région, ont été prises et approuvées par le comité chargé des audiences.

Pour ce qui est des services ferroviaires dans l'Est, nous espérons pouvoir commencer nos audiences à la fin avril ou au début de mai, et nous tiendrons exactement le même genre d'audiences nous permettant de déterminer le meilleur service ferroviaire pour la population et le plus rentable.

Quant à la décision du gouvernement d'instituer un service amélioré dans ce que l'on appelle communément le corridor Québec-Windsor, je ne pense pas que nous ayons été consultés directement. Je crois que c'est une décision du gouvernement, tout comme celle de l'établissement de VIA Rail.

Personnellement, il me serait également difficile de prédire le déficit de VIA Rail. Sauf erreur, il s'agira de quelque chose de relativement différent, VIA Rail devant conclure des marchés d'utilisation des voies des chemins de fer, fournissant les services et, peut-être, l'équipement. Il m'est également impossible de prévoir combien cela coûtera.

J'ajouterais, que nulle part au monde, les services ferroviaires, si ce n'est peut-être en Suisse, si ma mémoire est exacte, et peut-être dans un pays de l'Extrême-Orient, font de l'argent. Les services ferroviaires passagers coûtent très chers. Mais vu la conjoncture énergétique actuelle, c'est peut-être une sage décision pour l'avenir. Je crois que le gouvernement, en prenant cette décision, a pensé à l'avenir.

[*Text*]

• 2015

Mr. McKenzie: Well, in the Windsor to Quebec, as I remember it, not very many people could understand why they picked that area to establish a rail service. If there is good bus service now and they are making a profit and providing good service, then are you going to be left with the final decision as to whether VIA Rail should establish in that particular area? Is the decision going to be left up to CTC?

Mr. Benson: No. I think the government has indicated that it intends to improve service in that area. I would think that we will have the decision as to whether or not rail passenger service has to be provided. I would think that in this area of a concentrated population, that kind of decidion would probably be that rail service is necessary. But as to the equipping and how much the government is going to pay the railways and if that is going to be by VIA Rail or not . . . Entry and access are the main areas where we are going to have to make decisions. We have quite a number of decisions to come out where we had hearings last year—first of all, the preferred plan and then some feeder rail line services where we had hearings, and these things will be coming forward fairly fast. But that is the area in which we operate.

Mr. McKenzie: Well, two things. In rail and air, their fares are just about on a par today, where bus is considerably less. Do you think you are going to establish rail service and not air, and just say maybe the fares are going to double if you go by rail, that you are going to take people off the buses to go by rail in that area? Is there much air travel from Windsor to Quebec? I am not familiar with that.

Mr. Benson: There is quite a lot of air travel Montreal-Toronto. Offhand I cannot give the total passengers beyond Toronto, Montreal, Ottawa. There is a lot of air service in that particular area.

The trains also have a reasonable number of passengers but they lose money. As a matter of fact, every—I do not want to say every one in Canada but every—passenger service I can think of in Canada does lose money.

Mr. McKenzie: So what it looks like is that the government is going to make the decision that in some areas they are going to put in this VIA Rail whether it is needed or not and they are going to overrule your hearings, but in some areas you will have hearings and you will have the decision.

Mr. Benson: I think we will have hearings in which we say whether or not a service has to be continued. If the government chooses to contract with the railways to pay additional amount for a better service or something different, then presumably we have nothing to say about that.

Mr. McKenzie: I see.

Mr. Benson: If the government wants to buy equipment, for example, or wants to contract with the railroad to provide an improved service in areas in Canada beyond the service that

[*Interpretation*]

M. McKenzie: Pour ce qui est du corridor Windsor-Québec, si je me souviens bien, très peu de gens ont compris pourquoi le gouvernement l'avait choisi pour établir ce service ferroviaire. Si le service offert par les autobus est satisfaisant et rentable, à l'heure actuelle, serez-vous chargés de prendre la décision finale quant à l'établissement de VIA Rail dans cette zone particulière? La décision sera-t-elle laissée à la CCT?

M. Benson: Non. Le gouvernement a indiqué son intention d'améliorer le service dans cette zone. Nous devrons décider si oui ou non un service ferroviaire passagers est nécessaire. Je suppose que, dans cette région à forte concentration démographique, nous déciderons en toute probabilité qu'un service ferroviaire est nécessaire. Mais, pour ce qui est de l'équipement et de ce que le gouvernement paiera aux compagnies de chemins de fer, savoir si cela se fera par l'intermédiaire de VIA Rail ou non . . . C'est au niveau de l'utilisation et de l'accès que nous prendrons des décisions. Un certain nombre de décisions découlant des audiences de l'année dernière doivent être publiées. Tout d'abord, il y a le plan qui a enlevé notre préférence et, ensuite, quelques services de lignes de raccordement, et les décisions seront publiées très bientôt. Mais c'est notre principal domaine d'action.

M. McKenzie: Deux choses. Les tarifs ferroviaires et aériens sont pratiquement sur le même plan de nos jours, alors que le bus coûte beaucoup moins cher. Pensez-vous qu'en établissant simplement un service ferroviaire et non pas aérien, et en disant que peut-être cela coûtera le double de prendre le train, vous allez dissuader les gens à prendre l'autobus dans cette zone? Les vols entre Windsor et Québec sont-ils très fréquentés? Je dois avouer mon ignorance.

M. Benson: Les vols entre Montréal et Toronto sont très fréquentés. Je ne peux pas vous donner de chiffre total de passagers en dehors de Toronto, Montréal et Ottawa. Il y a beaucoup de services aériens dans cette zone particulière.

Les trains ont également un nombre raisonnable de passagers mais ils perdent de l'argent. D'ailleurs, je ne veux pas dire que cela soit le cas partout au Canada, mais à ma connaissance, toutes les lignes de passagers perdent de l'argent.

M. McKenzie: Il semble donc que le gouvernement va décider d'établir, dans certaines régions, ce VIA Rail, qu'il soit nécessaire ou non, que vos audiences aient été favorables ou non, mais que dans certaines régions, c'est vous qui prendrez la décision à la suite d'audiences.

M. Benson: Nous tiendrons des audiences au cours desquelles nous déterminerons si un service devrait être maintenu. Si le gouvernement choisit de passer un contrat de subventionnement avec les chemins de fer pour améliorer le service ou pour quelque chose d'autre, nous n'aurons vraisemblablement rien à dire.

M. McKenzie: Je vois.

M. Benson: Si, par exemple, le gouvernement veut acheter de l'équipement ou passer un contrat avec les chemins de fer pour offrir un service amélioré, dans des régions du Canada,

[*Texte*]

we judge is necessary, the basic service in the public interest, then they will be doing it on their own.

Mr. McKenzie: I see. On to another subject, I see you granted another increase to the airlines, and Canadair is apparently making a lot of changes now with routes and schedules, cutting out first class. Were any of these things discussed at the rate increase hearings that they were going to be cutting back on routes and cutting out first class?

Mr. Benson: Air Canada hearings?

Mr. McKenzie: Air Canada, yes.

Mr. Benson: There are adjustments continuously going on by Air Canada, but as you know, the service Air Canada provides, presently at least, is by the contract, so that we cannot stop them from servicing any place that is on the contract.

I should say that we do look carefully at the increases, and the position in Canada presently is that every one of the regional and national carriers with two exceptions, where there is a small profit, are losing money; that their costs have gone up so much that they are losing money and it is a serious situation. I think it is one that the government certainly has to take cognizance of and we cannot, of course, if people make an application for an increase in fares, deny them an increase, if it means they are going to go bankrupt. There is a real difficulty among the airlines in Canada, and I think they are making adjustments in services, trying to provide a better service—but maybe not as many times as previously—and save money. I think all of them are working at adjustments of this kind.

• 2020

Mr. McKenzie: We have discussed this point before. I would like to see the approach, to protect the travelling public, that the airlines be made to make a number of economic moves, to cut down on costs, and then say, "Come back in six months, boys". They keep using this reason, fuel costs are going up, and they get another rate increase, and now they are making some adjustments. Have you ever discussed with the airlines such things as amalgamating their counter services, these sort of things.

Mr. Benson: There have been discussions in this regard, and indeed, if you take some of the airlines in Canada, there is quite a bit of co-operation with regard to the use of the computer system, and this sort of thing. EPA, for example, is built into Air Canada's computers for reservations and this kind of thing. The Minister asked us to look a couple of years ago at co-operation between Air Canada and CP Air, to look at the possibilities of co-operation, and, indeed, we made a report to him on what the situation was at that time. I do not think it was ever published, but we did make a report on the state of co-operation between Air Canada and CP Air.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Forrestall.

Mr. McKenzie: Just one . . .

[*Interprétation*]

alors que nous jugeons que cela n'est pas nécessaire, que les services actuels satisfont l'intérêt public, cette décision sera alors la sienne et non pas la nôtre.

M. McKenzie: Je vois. Passons à un autre sujet. Je vois que vous avez accordé une autre augmentation aux compagnies aériennes, et Canadair apparemment est en train de modifier considérablement ses itinéraires et ses horaires, supprimant les premières classes. Avez-vous discuté de ces suppressions d'itinéraires et de cette suppression des premières classes au cours des audiences portant sur les augmentations de tarifs?

M. Benson: Les audiences d'Air Canada?

M. McKenzie: Oui.

M. Benson: Air Canada pratique en permanence des ajustements mais, comme vous le savez, le service assuré par Air Canada, tout au moins à l'heure actuelle, est sous contrat et, par conséquent, nous ne pouvons empêcher la compagnie de servir tout endroit figurant dans le contrat.

Je dirais que nous étudions avec soin les augmentations et, à l'heure actuelle, au Canada, chacun des transporteurs régionaux et nationaux, à l'exception de deux, qui font un petit bénéfice, est en déficit. Les frais ont tellement augmenté qu'ils perdent de l'argent et la situation est grave. C'est une situation que le gouvernement ne peut ignorer et, bien entendu, nous ne pouvons, lorsque les compagnies font une demande d'augmentation des tarifs, leur refuser cette augmentation si ce refus signifie, pour elles, la faillite. Les difficultés des compagnies aériennes canadiennes sont réelles, et elles adaptent leurs services pour offrir un meilleur service—peut-être pas aussi souvent qu'auparavant—et épargner de l'argent. Je crois qu'elles procèdent toutes à des ajustements de ce genre.

M. McKenzie: Nous avons déjà discuté de cette question. J'aimerais, pour protéger les voyageurs, qu'on incite les compagnies aériennes à prendre un certain nombre de mesures économiques, à réduire leurs dépenses, puis leur dire: «Revenez dans six mois». Elles invoquent continuellement l'augmentation du prix des combustibles, elles obtiennent des augmentations de tarifs et, maintenant, elles pratiquent certains ajustements. Avez-vous jamais discuté avec les compagnies aériennes de la possibilité, par exemple, de fusionner leurs services au sol?

M. Benson: Il y a eu des discussions à cet égard et, d'ailleurs, on peut constater que certaines des compagnies aériennes canadiennes se sont regroupées pour partager, par exemple, les ordinateurs. Les réservations des billets se font sur les ordinateurs d'Air Canada. Le ministre nous a demandé, il y a un ou deux ans, d'étudier les possibilités de coopération entre Air Canada et CPR, et nous lui avons fait parvenir un rapport sur la situation. Je ne pense pas qu'il ait jamais été publié, mais nous avons rédigé un rapport sur l'état de la coopération entre Air Canada et CPR.

Le président: Je vous remercie, monsieur McKenzie. Monsieur Forrestall.

M. McKenzie: Juste . . .

[*Text*]

The Chairman: I am sorry, sir. I will put you on the second round, because you have gone beyond your time and, if we can . . .

Mr. McKenzie: I wanted to ask for a copy of that report, maybe other members of the Committee would like it.

Mr. Benson: It was a report made by us to the Minister, so you would have to ask the Minister for it. It is one of those things where he can ask us to study something and report to him and then it is up to him whether it is released or not.

Mr. McKenzie: Right, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: You are awfully tight with the talk tonight; seeing there is such a large crowd here, I suppose that is why.

The Chairman: I gave him an extra two minutes.

Mr. Forrestall: You are all heart.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Harquail on a point of order.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I wonder if you could clarify this for me. Last year about this time we had a discussion about the procedure in Committee where we start off with the other side. It is always the practice in other committees that I serve on that we alternate back and forth, and I am just wondering if you could explain to the Committee, and for my own information, why you continue to hear all the other members and then only later come back to this side? Could you explain that to me?

The Chairman: The reason for that, Mr. Harquail, is because it was a decision of this Committee that the first Committee members to appear before the Committee and ask to be put on the list were put on the list. It is unfortunate that maybe on various sides the members do not always appear at the time the Committee is called for. If they did, then the alternative system would work beautifully. Having only one member on your side at the moment, I have your name down here.

Mr. Roy (Laval): Sorry, two.

Mr. Chairman: Two members, I am sorry. Only one who asked to speak or to ask questions, and we will be to you in a very short time.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if it is important, by all means go ahead, I do not mind deferring, but . . .

Mr. Harquail: Mr. Chairman, on a clarification, it is just that, notwithstanding what you said about who shows up or what, the system seems to be, and it seems to make a lot of sense to me, that we alternate back and forth.

The Chairman: Mr. Harquail, it is not a valid point of order and in other committees I sat on, it was not always the practice that they alternate at every question.

[*Interpretation*]

Le président: Je m'excuse, monsieur. Je vais vous inscrire pour le deuxième tour, car vous avez déjà dépassé votre limite de temps et si nous pouvons . . .

M. McKenzie: Je voulais simplement demander un exemplaire de ce rapport; il peut intéresser d'autres membres du Comité.

M. Benson: Ce rapport était adressé au ministre et il faudrait donc le lui demander. C'est un de ces cas où il nous demande d'étudier quelque chose et de lui faire un rapport et il lui revient alors de le publier ou non.

M. McKenzie: Très bien, je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur McKenzie.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Vous êtes très dur, ce soir; je suppose que la raison en est l'assistance nombreuse.

Le président: Je lui ai donné deux minutes de plus.

M. Forrestall: Vous êtes un grand cœur.

M. Harquail: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Le président: M. Harquail invoque le Règlement.

M. Harquail: Monsieur le président, je me demande si vous pourriez me donner des explications. L'année dernière, à peu près à cette époque, nous avons discuté de la procédure, au Comité, lorsque nous commencions par les membres de l'autre côté de la table. Aux autres comités auxquels je participe, la pratique est d'alterner d'un côté à l'autre, et je me demandais si vous pourriez m'expliquer ainsi qu'au Comité pourquoi vous donnez de nouveau la parole à un de leurs membres pour ne revenir que plus tard à ce côté-ci de la table. Pourriez-vous m'expliquer cela?

Le président: Monsieur Harquail, ce comité a décidé que les premiers arrivés pouvaient demander à être inscrits sur la liste. Il est malheureux que, des deux côtés, les députés n'arrivent pas toujours à l'heure pour le début des séances. S'ils le faisaient, cette alternance fonctionnerait très bien. N'ayant qu'un membre de votre côté, pour le moment, j'ai inscrit votre nom.

M. Roy (Laval): Pardon, deux.

Le président: Deux membres, je m'excuse. Seul l'un d'entre vous a demandé la parole ou a posé des questions, et votre tour viendra très bientôt.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, si c'est important, allez-y, ne vous gêner pas, mais . . .

M. Harquail: Monsieur le président, j'aimerais une précision. Nonobstant ce que vous avez dit quant à l'ordre d'arrivée, il me semble beaucoup plus raisonnable d'adopter cette alternance.

Le président: Monsieur Harquail, ce rappel au Règlement n'est pas valable et, à d'autres comités auxquels j'ai participé, la pratique n'a pas été toujours l'alternance.

[*Texte*]

Mr. Harquail: With all respect, Mr. Chairman, for your opinion and your position and your decision on the matter, I still go on record, as I have in the past, as disagreeing with that procedure.

The Chairman: It will be on the record, sir.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I would like to go on the record as agreeing with that system. It has been very functional and useful around here for the 10 or 12 years I have been here; I am still a relative newcomer, but it seems to have worked. The trouble with our system, I might comment, is the damnable block system that prevents meaningful review of any of the Estimates that come in front of us, with 10 minutes per member and an hour and a half to deal with items. If you are lucky two turns around I think does a disservice to the type of job we do in reviewing the estimates. I think that is the root of the trouble, not who speaks on what point or at what time. If we could come here at 9.30 a.m. and stay with a particular job until we were finished with it, I think the estimates would get a much better review, I think the departmental authorities would go away knowing that their estimates had been reasonably looked at and with the year ahead, in the confidence of a good review of their estimates in the eyes of the general public to rely on. So I will go on record the four hundred and nineteenth time as opposing the block system and I hope it comes to an end.

• 2025

The Chairman: It is your time, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I know it is but I will go down on the second round. You see I am not worried tonight because there is only one member from the government side interested in questioning the Canadian Transport Commission this evening. I find that regrettable. Perhaps now the troops will come in.

Mr. Chairman, without getting too deeply into the substance of the subject matter of the amendments to the Transport Act, I wonder if the Chairman of the Canadian Transport Commission could direct his thoughts for a minute or two at perhaps the substance of remarks made by the Minister of Transport at a meeting between himself and the Council of Maritime Premiers—I believe Mr. Morgan represented the Province of Newfoundland—at Charlottetown a few weeks ago, in which the Minister left a clear impression that there was to be a review, if you will, of the so-called user pay principle and a more efficient application of the dollars that are availale for subsidizing various modes of transport.

I wonder, Mr. Chairman, if the Commission has at this point in time interpreted that or has come up with an interpretation which might be of some direction to the Maritime premiers of Newfoundland and other provinces which have to, in light of that statement—and I raise it because it did in fact precede the opening discussion in respect of the bill—have to take some cognizance of it, be aware of it and operate within

[*Interprétation*]

M. Harquail: Bien que je respecte, monsieur le président, votre opinion, votre position et votre décision en l'occurrence, je maintiens, comme je l'ai déjà fait, mon désaccord concernant cette procédure.

Le président: Cela figurera au compte rendu, monsieur.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je voudrais que l'on sache que je suis d'accord avec ce système. Il s'est révélé fonctionnel et utile tout au long de mes dix ou douze années, ici; je suis toujours relativement un nouveau venu, mais il semble que cela a marché. Je me permettrais de dire, par contre, que ce qui ne marche pas, dans notre système, c'est le maudit système de séances bloquées qui nous empêche d'étudier en profondeur les différents budgets dont nous sommes saisis, chaque député n'ayant que dix minutes et les différents postes budgétaires ne se voyant accorder qu'une heure et demie. Et si vous avez de la chance, vous avez droit à deux tours, mais je crois que ce système nuit réellement au travail que nous faisons concernant l'étude du budget. Je crois que c'est de là que viennent tous les ennuis, et non pas de la part de la personne qui prend la parole à un moment donné. Si nous pouvions être ici à 9 h 30 du matin et nous concentrer sur le travail jusqu'à ce qu'il soit terminé, je crois que le budget serait beaucoup mieux étudié et que les représentants du ministère s'en iraient satisfaits de l'examen qui a été fait de leur budget et qu'ils seraient sûrs que le public en général serait convaincu que l'examen des prévisions budgétaires a été fait convenablement pour une année à venir. Donc, pour la millième fois, j'indiquerai mon désaveu de ce système et des périodes de blocs et qu'on y mettra fin.

Le président: C'est votre tour, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je sais mais je me réserve aussi pour le second tour. Vous voyez que je ne m'inquiète pas, ce soir, car il n'y a qu'un seul député du côté du gouvernement qui veut poser des questions au sujet de la Commission canadienne des transports. Je trouve cette situation regrettable; peut-être que maintenant les autres troupes vont rentrer.

Sans approfondir trop la question des modifications qui seront apportées à la Loi sur les transports, je me demande si le président de la Commission canadienne des transports pourrait, pendant un instant ou deux, examiner ce qu'a dit le ministre des Transports au cours d'une réunion du conseil des premiers ministres des provinces Maritimes. Je crois que M. Morgan représentait alors Terre-Neuve, il y a quelques semaines, à Charlottetown, et lors de cette réunion, le ministre a nettement donné l'impression qu'on allait réviser, si vous voulez, le principe de l'utilisation de l'argent du contribuable afin de tirer le maximum d'efficacité des montants disponibles pour subventionner les différents modes de transport.

Je me demande, monsieur le président, si la Commission a interprété ces paroles du ministre de façon à en dégager des directives qui pourraient être utiles aux premiers ministres des provinces Maritimes, de Terre-Neuve et des autres provinces. Je soulève cette question parce qu'en fait cette déclaration a précédé le débat d'ouverture du bill et que les premiers ministres des provinces Maritimes doivent en tenir compte et agir

[*Text*]

it. Have you, in fact, given any thought to the interpretation of these remarks, or have you had any direction?

Mr. Benson: No, we really have not at this point. The remarks were made by the Minister, I understand, to the Maritime premiers. In transport in Canada, of course, you do not have a user pay policy at present. Intercity busses are probably close to being profitable. Almost all other transport operates at a loss in Canada. Just exactly how one should interpret what the Minister said, I just do not know at this time.

Mr. Forrestall: You are waiting for a direction, in other words.

Mr. Benson: No. A lot of the user charges are not charges that are administered by us. We have something to do with fares but the user charges at the airports, for example, are put on by the Minister, the construction of airports are carried on through the Ministry of Transport, and this sort of thing which does not involve the Canadian Transport Commission.

Mr. Forrestall: Then we will just move on to something that you just mentioned in passing in response to Mr. McKenzie's questions with respect to the regional air carriers. You suggest that all but two of them have had some difficulty in 1976. Is there any possibility that the difficulty will lead to any requests for lessening of service? Do you have applications in front of you that might suggest any kind of a trend with respect to getting out of routes that are being serviced?

Mr. Benson: No, I do not think we have at this point from the regional carriers at least. We have had, as you know, some third level carriers that have had difficulty and we have had to cancel service. There has been some rationalization of service at the regional level, I think, where they have tried to get a better utilization of aircraft and this sort of thing, and . . .

• 2030

Mr. Forrestall: Through mergers?

Mr. Benson: No, not through mergers at this point, no.

Mr. Forrestall: Better utilization.

Mr. Benson: Yes, better utilization of their own aircraft.

Mr.Forrestall: What about the national carriers?

Mr. Benson: They are also, and here I can only speak from personal knowledge, trying to rationalize their service and get a better utilization of aircraft as well. I know this to be the case with CP Air, for example, because I was discussing the matter with them this week. With Air Canada I have not had discussion, but I understand that this is going on.

Mr. Forrestall: All right. My ten minutes have gone but I will come back again if I may, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

dans cette optique. Aussi, je vous demanderais si vous avez interprété ces remarques ou si vous avez reçu des directives à leur sujet.

M. Benson: Non, pas pour l'instant. Je pense que ces remarques ont été faites par le ministre aux premiers ministres des provinces Maritimes et, dans le cas des transports au Canada, on n'a pas établi de politique d'utilisation de l'argent du contribuable jusqu'à maintenant. Les autocars qui font la navette entre les villes sont peut-être les seuls qui approchent du seuil de rentabilité et presque tous les autres modes de transport fonctionnent à perte au Canada. Je ne pourrais vous dire pour l'instant comment interpréter ce que le ministre a déclaré.

M. Forrestall: En d'autres termes, vous attendez une directive.

M. Benson: Non. Une grande partie des frais qui incombent à l'utilisateur n'est pas gérée par nous. Nous avons à nous occuper jusqu'à un certain point des tarifs, mais les frais qui retombent sur l'utilisateur tel que dans les aéroports, par exemple, sont établis par le ministre. C'est le ministère des Transports qui s'occupe de la construction des aéroports et la Commission canadienne des transports n'est pas en cause.

M. Forrestall: Alors, nos allons passer à un sujet que vous avez mentionné en passant et, en réponse à des questions posées par M. McKenzie sur le sujet des transporteurs aériens régionaux. Vous avez laissé entendre que tous, sauf deux, avaient éprouvé des difficultés en 1976. Est-ce que vous pensez qu'à la suite de ces difficultés, ils feront des demandes pour diminuer les services? Est-ce que vous avez reçu des demandes proposant d'abandonner cetains parcours desservis?

M. Benson: Non, du moins du côté des transporteurs régionaux, nous n'avons reçu aucune requête en ce sens. Comme vous le savez, les transporteurs du troisième niveau ont éprouvé certaines difficultés et nous avons été obligés, dans ce cas, d'annuler des services. Jusqu'à un certain point, on a rationalisé les services au niveau régional en cherchant à mieux utiliser les appareils, etc. et . . .

M. Forrestall: Par des fusions?

M. Benson: Non, pas encore, non.

M. Forrestall: Par une meilleure utilisation des appareils.

M. Benson: Oui. En utilisant mieux leurs appareils.

M. Forrestall: Et quelle est la situation du côté des transporteurs nationaux?

M. Benson: D'après ce que je sais, ils s'efforcent aussi de rationaliser leurs services et de mieux utiliser les appareils. Je pourrais citer en exemple le CP Air, car j'ai discuté avec eux de cette question cette semaine. Dans le cas d'Air Canada, je n'ai pas eu l'occasion d'en discuter avec cette compagnie mais je crois comprendre qu'il en va de même.

M. Forrestall: Très bien. Mes dix minutes sont écoulées, mais si vous voulez bien remettre mon nom pour la deuxième série de questions, monsieur le président, je reviendrai à la charge plus tard.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Benson, concerning the new rail passenger service, I am particularly interested in the question of the Montreal to Halifax run. You mentioned hearings. Do you know now where they are going to be held?

Mr. Benson: I really could not indicate the places. I was talking to the Chairman of the Rail Transport Committee today, and his anticipation was that they would take longer than the ones in western Canada. So that must mean that he is going to more places or else hearings will be stretched out longer at individual places. If you recall the experience in western Canada, the Commission was very co-operative in accepting as many places as it could possibly hold hearings and man them over a period of a couple of months, and they went on . . .

Mr. Harquail: What is his name, the Chairman of the Railway Transport Committee?

Mr. Benson: Mr. Jones.

Mr. Harquail: He would be Mr. Thomson's counterpart?

Mr. Benson: Yes, in rail.

Mr. Harquail: So he will be conducting the hearings?

Mr. Benson: Yes, he did. I cannot say the whole panel, but certainly the Chairman of the Railway Transport Committee.

Mr. Harquail: Can you say whether he will be holding any in New Brunswick?

Mr. Benson: I could say yes. I do not know where and how many, but one can hardly have hearings with regard to rail service in the Maritime Provinces without holding hearings in New Brunswick.

Mr. Harquail: I stated last week and when we had the Minister of Transport here, and I say it again, that certainly we would like to see a modernization of the service and upgrading of roadbed and equipment on rail passenger, and we hope this will come. But there certainly is enough concern and interest that there should be good representations made to the hearings to continue that most important service link between Halifax and Montreal. So I will express the support for that now.

We discussed the whole question of air passenger service when you were here last year. Could you tell the Committee what sort of philosophy or rationale was used by the Air Branch under the chairmanship of Mr. Thomson that brought forward the decision that they handed down?

Mr. Benson: Mr. Harquail, I do not comment on decisions that are made by one of the committees. I think it is unfair to do that. I think the reasoning was stated in the decisions that were made. I would be pleased to provide you with copies of the decision, which you probably have at this point, but I think

[*Interprétation*]

Le prédident: Monsieur Harquail, vous avez la parole.

M. Harquail: Merci, monsieur le prédident. Monsieur Benson, je voudrais parler de l'établissement de ce nouveau service des chemins de fer pour les voyageurs et plus particulièrement sur la ligne Montréal-Halifax. Vous avez parlé d'audiences; aussi pourriez-vous nous dire où celles-ci auront lieu?

M. Benson: Effectivement, je ne sais pas où ces audiences auront lieu. Je viens de parler aujourd'hui au président du Comité des transports par chemins de fer et il s'attend à ce que ces audiences prennent plus de temps que celles qui ont été tenues dans l'Ouest du Canada. Cela voudrait dire alors qu'on va tenir des audiences dans plus d'endroits ou, alors, que celles-ci vont durer plus longtemps. Si vous vous souvenez de l'expérience faite dans l'Ouest du Canada, vous conviendrez que la Commission s'est montrée très coopérante et qu'elle a accepté de tenir des audiences en autant d'endroits que possible et que celles-ci ont duré quelques mois . . .

M. Harquail: Pourriez-vous me dire le nom du président du Comité des transports par chemins de fer?

M. Benson: C'est M. Jones.

M. Harquail: Ce serait l'homologue de M. Thomson?

M. Benson: Oui, pour les chemins de fer.

M. Harquail: C'est lui donc qui dirigera les audiences?

M. Benson: Oui. Je ne dirai pas qu'il dirigera tout le groupe, mais il dirigera à titre de président du Comité des transports par chemins de fer.

M. Haquail: Pourriez-vous me dire s'il va tenir des audiences au Nouveau-Brunswick?

M. Benson: Je dirais que oui. Je ne sais pas où et combien, mais il est à peu près inimaginable qu'on tienne des audiences dans les provinces Maritimes au sujet des chemins de fer sans qu'on en tienne au Nouveau-Brunswick.

M. Harquail: La semaine dernière, lorsque le ministre des Transports était présent, j'ai déclaré, et je le répète, que nous étions très certainement en faveur d'une modernisation du service et de l'amélioration des assiettes des voies et de la modernisation du matériel à l'usage des voyageurs et que nous espérions que cela se produirait. Mais je crois que je dois ici insister pour qu'on obtienne, au moment des audiences, qu'il y ait des instances qui soient fait pour qu'on continue à tout prix à assurer ce service essentiel entre Halifax et Montréal.

Lorsque vous êtes venu ici, l'an passé, nous avons discuté de toute cette question du service aérien à fournir aux passagers et, dans cette optique, pourriez-vous expliquer au Comité quelles ont été les raisons qui ont poussé la direction des transports aériens, le Comité des transports aériens est sous la présidence de M. Thompson, à prendre cette décision que vous connaissez?

M. Benson: Monsieur Harquail, je ne puis apporter de remarques au sujet des décisions prises par un des comités, car je considérerais que c'est injuste. Je crois que les raisons ont été stipulées avec la décision et je serais très heureux de vous fournir des exemplaires de cette décision que probablement

[*Text*]

it is unfair for me to comment on the reasoning of the Commissioners, who are independent in arriving at that decision. Of course, all such decisions are subject to appeal, within the Commission to the Review Committee of the Commission, to the Minister of Transport and, on matters of law, to the Federal Court and the Supreme Court of Canada and the Governor in Council. So the appeals are there and the reasoning in the decisions has to stand on its own feet.

Mr. Harquail: I appreciate that, with a great respect, Mr. Chairman, and I appreciate your position about saying it would not be fair. I suppose you have heard or you know of the disappointment of the people who live in the Atlantic provinces. They felt the decision was unfair, as well.

Mr. Benson: That is why methods of appeal are provided.

Mr. Harquail: Yes. You and I both know, though, that in the normal course of events the average travelling public would not have the financial wherewithal to make the appropriate representations and/or appeals that, say, other corporations or bodies would be able to do.

• 2035

Mr. Benson: Yes, except that if a matter is appealed within our Commission it automatically goes to the review commission which is made up of the chairman of the other committees within the Commission and Vice-President of Law and I do not think there is a great deal of cost involved in that. It is simply a review of the evidence that was provided.

Mr. Harquail: If I understand correctly, you are the safety valve or the go-between between the public and the government with respect to rail and air passenger service and regulations and determining where services should be in service and where they should not to be.

Mr. Benson: Well, we operate under several committees and rail and air are two of the larger committees that we have. The various acts indicate what we have to do, and we try to carry out that mandate to the best of our ability.

If one is saying do you regulate air, in a sense we do regulate air. We can deal with air fares but we cannot tell Air Canada where they can fly. It it is on their contract they can fly there anyway. So you could have a case where we might want to give somebody else a licence to fly into a place that Air Canada is flying into but if Air Canada says they are going to fly in there, then they can.

Mr. Harquail: As the Chairman of CTC the air branch would always be answerable to you though?

Mr. Benson: I beg your pardon.

[*Interpretation*]

vous avez, de toute façon. Je pense qu'il serait injuste que j'apporte des remarques au sujet du raisonnement fait par les commissaires et qui agissent indépendamment dans ce cas. Naturellement, il y a toujours possibilité d'en appeler de cette décision auprès du Comité de révision de la Commission pour interjeter appel auprès du ministre des Transports et, pour les questions de lois, auprès de la Cour fédérale ou de la Cour suprême du Canada et du gouverneur en conseil. Aussi, en dehors des procédures d'appel, on doit accepter le renaissement et les décisions prises.

M. Harquail: Oui, je comprends votre situation, monsieur, il vous faut être juste, mais avec tout le respect que je vous dois, je suppose que vous avez eu connaissance de la déception qu'ont ressentie les gens qui vivent dans les provinces de l'Atlantique car, dans leur cas, la décision était injuste.

M. Benson: C'est pourquoi on a prévu des procédures d'appel.

M. Harquail: Oui, mais vous savez aussi bien que moi que les gens en général qui voyagent n'ont pas les moyens financiers de se faire représenter lors de procédures d'appel comme pourraient le faire des sociétés ou des organismes.

M. Benson: Oui, mais lorsqu'il y a appel, au sein de notre Commission, on transmet l'appel directement à la Commission de révision, qui se compose des présidents des autres comités de la Commission et du vice-président du droit et, dans ce cas, il n'y a pas beaucoup de dépenses. Il s'agit alors simplement de la révision du témoignage qui a été fourni.

M. Harquail: Si je comprends bien, alors vous servez de soupape de sécurité ou de tampon entre le public et le gouvernement pour tout ce qui est du service et des règlements se rapportant aux chemins de fer et aux voyageurs par la voie des airs. Vous établissez quels sont les services qui sont nécessaires et où ils devront être fournis.

M. Benson: En fait, nous avons, dans notre organisation, différents comités et les deux intéressant les chemins de fer et le transport aérien sont les plus importants. Nous sommes liés par différentes lois et nous cherchons à remplir notre mandat le mieux possible.

Lorsqu'on nous demande si nous réglementons les transports aériens, nous pouvons répondre en un sens que oui. Nous pouvons nous occuper des tarifs aériens mais nous ne pouvons dicter à Air Canada sa conduite au point de vue service. Si, dans son contrat, c'est indiqué qu'Air Canada peut aller à tel endroit, nous ne pouvons l'en empêcher. Par conséquent, il peut y avoir des cas où nous aimerions fournir à un autre transporteur une licence de vol mais, si Air Canada a le droit de desservir cet endroit, nous ne pouvons l'en empêcher.

M. Harquail: A titre de président du CCT, la direction des transports devrait toujours être responsable auprès de vous?

M. Benson: Je m'excuse.

[*Texte*]

Mr. Harquail: As the Chairman of CTC the air branch would always be answerable to you?

Mr. Benson: Well, yes, the various committees of the Commission are answerable to me, but I do not have a veto power on their decisions. I can participate in a review and indeed I have participated in public reviews where a decision of a committee was reversed some time later but . . .

Mr. Harquail: I am interested in your position and opinions with respect to any routes that would have to be subsidized and the decision of the air branch where they granted a Class 3 licence to an airline that was publicly financially in trouble and had ceased one of its small runs between Bathurst, New Brunswick and Saint John some months before they handed down their decision. That Class 3 licence was an unscheduled service with no subsidy. Since the airline was not necessarily belly up but in serious financial trouble and not able to carry on, the awarding of the licence for Class 3 to that particular firm really did nothing to answer the serious situation that existed as was shown to the air branch of the Commission by the number of briefs and representations that were made at Fredericton and at Halifax. Yet an airline that was available and able to provide some expertise and technical capability, and who had placed an order with the Canadian owned company deHavilland, were not given the consideration for their request, for a Class 2 licence and that does not seem to . . .

Mr. Benson: Well, Mr. Harquail, what you are trying to do is get me into a position where I am commenting on the decision of the Committee and I clearly cannot do that. The Committee's decision stated why that decision was made, and I think we have to rely on that. There is an appeal process and it is open to you. I do not think I can come along and say that the Committee has made a wrong decision and I would have made a different decision, if I am going to have a Commission that has any respect for one another.

Mr. Harquail: I can appreciate that but as I mentioned earlier you are the Chairman and they report to you, you act in a supervisory capacity, and while you explained your difficulty you can then appreciate my difficulty in representing the people from that area.

Mr. Benson: Well, I certainly recognize your rights and your rights are rights, which are open to anyone, to appeal decisions but I do not think anyone can call on me to veto decisions that are made by independent commissioners who are appointed for a fixed term so that they can be independent.

Mr. Harquail: Well as you just stated you would not do that because you do not see that as your role. You would not do that in any event but surely notwithstanding that you can appreciate the reasoning behind my wanting to at least take

[*Interprétation*]

M. Harquail: La direction des transports aériens devrait répondre de ses activités auprès de vous qui êtes président de la Commission canadienne des transports.

M. Benson: Oui, les différents comités de la Commission doivent me rendre des comptes, mais je n'ai pas le droit de veto, soit de m'opposer à leurs décisions. Je puis participer à une opération de révision et, en fait, j'ai participé à des examens publics qui ont abouti à renverser une décision d'un comité mais . . .

M. Harquail: J'aimerais savoir ce que vous pensez de la décision qui a été prise dans le cas d'un parcours subventionné par la direction des transports aériens: dans le cas en question, elle avait accordé un permis de catégorie 3 à un transporteur aérien qui était, au sus du public, en difficulté financière et qui, en fait, avait interrompu son service entre Bathurst, au Nouveau-Brunswick, et Saint-Jean, quelques mois auparavant. Cette licence de catégorie 3 avait été accordée pour un service sans horaire régulier prévu et exclu de subvention. Même si ce transporteur aérien n'était pas en faillite totale, il n'en éprouvait pas moins de sérieuses difficultés financières et n'était pas en mesure de desservir cette ligne. Donc, comme l'ont indiqué les mémoires, et les instances présentés à la division des transports aériens de la Commission, à Fredericton et à Halifax, le fait d'avoir attribué à cette société ce permis de catégorie 3 n'avait aucunement amélioré la situation qui existait pour cette ligne. Et pourtant, un autre transporteur aérien qui possédait la compétence et les aptitudes techniques et, qui avait commandé des appareils auprès de la compagnie canadienne de Havilland, a vu rejeter sa demande d'obtention d'un permis de catégorie 2, et cela me semble . . .

M. Benson: Monsieur Harquail, vous essayez de m'obliger à faire des remarques sur la décision d'un comité et, de toute évidence, je n'en ai pas le droit. La décision du Comité indiquait les raisons qui le justifiait et je crois que nous devons nous en tenir là. Il y a une procédure d'appel qui vous est ouverte. Je ne pense pas avoir le droit de dire que le Comité a pris une mauvaise décision ou que j'aurais pris une décision différente car si j'agissais ainsi, je me déconsidérerais.

M. Harquail: Je le comprends, mais comme je l'ai indiqué plus tôt, et vous êtes le président, c'est auprès de vous que l'on fait rapport et vous êtes le surveillant. Vous avez expliqué votre situation et je la comprends, mais je suppose que vous pouvez aussi comprendre ma situation, à titre de représentant des gens de cette région.

M. Benson: Pour l'instant, je dois reconnaître que vous avez des droits et que ces droits sont à la disposition de tous, c'est-à-dire que vous avez le droit d'interjeter appel au sujet de cette décision, mais je ne crois pas que quelqu'un puisse me forcer à m'opposer à des décisions qui sont faites par des commissaires indépendants qui ont été nommés pour remplir un mandat d'une certain durée.

M. Harquail: Donc, comme vous venez de l'indiquer, vous n'agiriez pas ainsi car vous considérez que ce n'est pas là votre rôle. Vous n'agiriez pas ainsi, de toute façon, mais vous pouvez très certainement comprendre pourquoi je veux pour le moins

[*Text*]

the advantage of the opportunity at this time, while we are having a discussion, having this discussion this evening before Committee, to try to get some information from you as to how you would explain the rationale of the difference in the decision that they did come down with: on the one hand, the firm that was not able to carry out or to provide any service and the lesser licence, which was the unscheduled Class 3, as compared to an airline that was a going concern offering to provide the service to the four Atlantic provinces and had shown their seriousness in placing an order for aircraft, the DASH-7, a 50-passenger aircraft, to link the four Atlantic provinces and yet they did not receive any consideration at all.

Mr. Benson: Here I am getting into almost commenting on the decision but I think there were reasons why that was not granted that were stated in the decisions of the Air Committee, and I have offered to provide you with these. I have indicated the methods of appeal of these decisions and I really do not think, Mr. Chairman, I can go further than that.

Mr. Harquail: I am going to just ask you one more question, but before I get to my final question, Mr. Chairman, being very interested, I had copies and read them very closely and in my opinion he does not give logical, justifiable explanations of the reasoning behind their decision and that is why, of course, I am upset about it and that is why a lot of other people in Atlantic Canada cannot understand the decision that was handed down by that particular committee in light of all other factors.

The Chairman: Mr. Harquail, are you requesting that this report be tabled and distributed to the members of the committee?

Mr. Harquail: That is fine.

The Chairman: Would this be possible?

Mr. Benson: Oh, sure. The decisions are public.

Mr. Harquail: They are public. They are available. I already have a copy. That is fine, if you want to do that.

Mr. Benson: We will send a copy of the decisions involved to all the members of the Committee, of course.

Mr. Harquail: I am just wondering if you would be in a position to comment, Mr. Benson, about the type of interplay between national carrier and regional carrier. I am thinking again of the service within the four Atlantic provinces, Air Canada versus Eastern Provincial Airways. Again I am wondering whether you would want to comment on this; if it is an unfair question, that is fine

In your position, from where you see it, do you see any play that is brought forward by the big carrier, the national carrier, to try to elbow the smaller regional carrier out of certain existing route structures?

Mr. Benson: Certainly there are discussions that go on between the carriers with regard to the occupancy of the route and the best utilization of their aircraft in operating within the routes. There is co-operation, as I indicated earlier, with

[*Interpretation*]

profiter de l'occasion de discuter de cette question devant le Comité afin d'essayer que vous m'expliquiez quelles sont les raisons qui motivent cette décision de traiter si différemmant les deux cas. d'une part, on accorde un permis de catégorie 3 inférieur pour un horaire non établi à une société qui n'est pas en mesure de fournir le service, et l'on refuse de considérer la demande d'un transporteur aérien qui est prêt à offrir un service dans les quatre provinces de l'Atlantique et qui a établi sa bonne foi en commandant l'appareil Dash-7, un appareil pour 50 passagers afin de relier les quatre provinces de l'Atlantique.

M. Benson: Si j'apportais des remarques ici, ce serait l'équivalent d'apporter des commentaires sur la décision qui, je crois, a été étayée par des raisons indiquées avec la décision, par le Comité des transports aériens, décision que j'ai offert de vous fournir. Je vous ai indiqué quelles étaient les procédures d'appel et je crois, monsieur le président, ne pas avoir le droit d'aller plus loin.

M. Harquail: Je vous poserai une dernière question, mais avant de le faire, je vous dirai, monsieur le président, que j'ai eu des exemplaires de cette décision et que je l'ai lue de très près et qu'à mon avis, on n'y donnait aucune explication logique. C'est pour cette raison que je m'inquiète et que quantité de gens des provinces de l'Atlantique sont incapables de comprendre, compte tenu de tous les facteurs en cause, comment cela se fait que ce comité a pris une décision pareille.

Le président: Monsieur Harquail, est-ce que vous voulez que ce rapport soit déposée et distribué aux membres du Comité?

M. Harquail: D'accord.

Le président: Est-ce possible?

M. Benson: Très cetainement. Les décisions sont du domaine public.

M. Harquail: Elles sont publiques; elles sont disponibles; j'en ai une copie; très bien, si vous voulez les distribuer.

M. Benson: Nous ferons donc envoyer un copie des décisions à tous les membres du Comité.

M. Harquail: Je me demande si vous êtes prêts à apporter vos remarques, monsieur Benson, sur le genre de rapports qui s'établissent entre les transporteurs nationaux et les transporteurs régionaux. Dans ce cadre, je songe à nouveau aux services fournis dans les quatre provinces de l'Atlantique, soit aux services d'Air Canada comparativement à celui de l'Eastern Provincial Airways. Je me demande si vous êtes prêt à apporter vos remarques ou s'il s'agit d'une question partiale.

Dans votre optique, est-ce que vous pensez que le transporteur aérien important, le transporteur aérien national, essaie d'évincer le transporteur régional moins important de certains parcours actuellement desservis?

M. Benson: Il y a très certainement des discussions qui ont lieu entre les transporteurs au sujet des parcours et de la meilleure utilisation possible des appareils pour l'exploitation de ces lignes. Il y a une collaboration, comme je vous l'ai

[*Texte*]

regard to booking and this sort of thing between the two airlines, and there are continuous discussions, I believe, between the two airlines. I, or my Commission, does not have the power, though, to tell Air Canada to get out of any place that is on its contract.

Mr. Harquail: Or to lay off the regional carrier?

Mr. Benson: I would not like to quite say that. If they are doing something such as scheduling at a time when it will interfere with the regional carrier getting a load, having an aircraft leave within 10 minutes or something like that, we have raised this question with Air Canada. It did not happen with respect to EPA but with respect to another carrier, and they worked it out so that they had it better.

Mr. Harquail: Thank you very much, Mr. Benson. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Thank you, Mr. Chairman. I understand, Mr. Benson, that under the bill now before the House, which naturally I would not expect you to comment on, you no longer act as an agent of the Treasury Board with respect to subsidies, with respect to the granting of subsidies or the termination of subsidies on ferries within the country.

Mr. Benson: That is correct. The item for ferry estimates, of which we had a number that we administered and the Ministry of Transport administered the others, that is, the CNR ferries and this sort of thing with subsidy there—they are going to be administered by the Ministry of Transport.

Mr. McGrath: What about in terms of regulations with respect to subsidies, conditional? You have the right now to enter into contracts with regard to . . .

• 2045

Mr. Benson: Of course, I would expect that any contracts we had entered into would be lived up to, but the working-out of future contracts under the proposed legislation would be the responsibility of the Ministry of Transport.

Mr. McGrath: Well then, given the fact that the bill is now before the House—has not been passed by Parliament yet—but that fact notwithstanding, the authority has been passed on to the ministry . . .

Mr. Benson: The files have been received there, but technically we are still administering the subsidies until the bill is passed.

Mr. McGrath: That bill may be around for a while. I wanted to ask you about the Bell Island . . .

Mr. Benson: Yes—it was done under the Public Service Re-arrangement and Transfer of Duties Act.

Mr. McGrath: I see. So it has nothing to do with the bill at all, then?

Mr. Benson: No, not really.

[*Interprétation*]

indiqué plus tôt, qui s'établit au sujet de la réservation des places, etc., entre les deux transporteurs aériens et je crois qu'il y a consultations continuelles. Moi-même ou ma commission n'ont pas le pouvoir cependant de déloger Air Canada d'un endroit qui est prévu dans son contrat.

M. Harquail: Ou de déloger le transporteur régional?

M. Benson: Je n'irais pas jusque là. Lorsqu'il est question d'horaire et qu'Air Canada empêcherait, par exemple, le transporteur régional d'obtenir suffisamment de charge utile en faisant décoller des avions tous les dix minutes, nous avons discuté de la question avec Air Canada. Cela ne s'était pas produit dans le cas d'*Eastern Provincial Airways* mais dans le cas d'un autre transporteur aérien et Air Canada s'est efforcé d'améliorer la situation.

M. Harquail: Merci beaucoup, monsieur Benson. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

Monsieur McGrath, vous avez la parole.

M. McGrath: Merci, monsieur le président. Si je comprends bien, monsieur Benson, en vertu du bill qui est actuellement devant la Chambre, et au sujet duquel naturellement je ne vous demande pas d'apporter des remarques, ce ne serait plus vous l'agent du Conseil du trésor qui fournirait des subventions ou qui arrêterait la fourniture des subventions aux traversiers au Canada.

M. Benson: C'est exact. Le budget des traversiers est maintenant entièrement du ressort du ministère des Transports; auparavant, nous nous occupions d'un certain nombre de traversiers et le ministère s'occupait d'autres, tels ceux du CN. Maintenant, les subventions seront aussi administrées par le ministère des Transports.

M. McGrath: Mais, qui fera appliquer les règlements se rapportant aux subventions, aux subventions conditionnelles? A l'heure actuelle, vous avez le droit de passer les contrats . . .

M. Benson: Naturellement, je m'attends à ce que tous les contrats que nous avons passés soient respectés, mais, pour l'avenir, en vertu de cette loi proposée, ce sera le ministère des Transports qui aura la responsabilité d'établir les contrats.

M. McGrath: Compte tenu du fait que le bill est actuellement devant la Chambre, même s'il n'a pas été encore adopté par le Parlement, il n'en reste pas moins que le pouvoir a été transféré au ministère . . .

M. Benson: Les dossiers ont été transférés au ministère mais, en fait, nous administrons toujours les subventions jusqu'à ce que le bill soit adopté.

M. McGrath: Et le bill va peut-être traîner pas mal de temps. Et qu'en est-il de la situation à Bell Island . . .

M. Benson: Oui . . . c'était en vertu de la Loi sur les remaniements et les transferts dans la Fonction publique.

M. McGrath: D'accord. Donc, cela n'a rien à voir avec le bill?

M. Benson: Non, pas réellement.

[*Text*]

Mr. McGrath: Not directly?

Mr. Benson: Not directly, yes.

Mr. McGrath: Up to the time that you transferred jurisdiction, could you tell me what the position was with regard to the subsidy for the Bell Island-Portugal Cove ferry service?

Mr. Benson: Bell Island-Portugal Cove was $1 million proposed 1977-78 subsidy, compared with $900,000, 1976-77, and actual 1975-76 of $993,000. That is under the contract, of course.

Mr. McGrath: Well, could you tell me what the position is regarding the directive that was issued to the company, with regard to the virtual freezing of the subsidy and the suggesting to them that they should change their rate structure; and the subsequent action that resulted from the application they made to the Public Utilities Board in Newfoundland, which was denied? There was a stalemate there, that developed from that. Could you tell me what the position is, please?

Mr. Benson: I am informed that there was a limit placed on the amount of subsidy which we were permitted to pay by the Treasury Board. Consequently they had to adjust their fares because we had no authority or money to pay more than that, and I understand that is the situation. The file has gone to the Ministry of Transport where they will be dealing with the matter in the future.

Mr. McGrath: Do you have any jurisdiction there at all now: supervisory, regulatory?

Mr. Benson: Not really, except that—no, we have not. It has been transferred under the Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act to the Ministry of Transport.

Mr. McGrath: I would like to move on, then, to something else, and that is something that . . .

Mr. Benson: The responsibility, though, is a contractual one, and the government will live up to the contract as it is written, I would presume.

Mr. McGrath: I will move on very quickly to an area where you do have unquestioned jurisdiction, at least at the moment, and that is with regard to the CN road-cruiser service in Newfoundland, and an application that they have before you for a fare increase arising out of the transfer of the jurisdiction, by Order in Council last year, to the Commission under Part III of the National Transportation Act. The question I wanted to ask you is: why did you give so little Public notice of the hearings? Because there was very little time to prepare briefs and to prepare intervention submissions.

Mr. Benson: Actually what happened was that as soon as the matter was transferred to our jurisdiction, and this was done by the government, which was last July, people knew that they were going to have to apply to us for a licence and file their rates. Now, there is an important question as to whether or not when rates are filed they come into effect or not. We had a Supreme Court case on this a year ago.

[*Interpretation*]

M. McGrath: Pas directement?

M. Benson: Non, pas directement.

M. McGrath: Mais jusqu'au moment où vous aurez transféré cette compétence, pourriez-vous me dire ce qu'il en sera pour cette subvention se rapportant au service de traversiers Bell Island-Portugal Cove?

M. Benson: En 1977-1978, la subvention prévue est de un million de dollars, alors qu'elle était de $900,000, en 1976-1977, et de $993,000, en 1975-1976. C'est ce qui est prévu au contrat naturellement.

M. McGrath: Pourriez-vous me dire ce qu'il en est de cette directive qui a été donnée à la compagnie indiquant qu'il y aurait pratiquement gel de cette subvention et leur demandant de changer leurs tarifs? Pourriez-vous me dire aussi ce qui a suivi le rejet de leur demande faite auprès de la Commission des services publics de Terre-Neuve? Il y a eu, après ces événements, stagnation. Pourriez-vous me dire quelle est la situation actuelle?

M. Benson: On m'a dit qu'on avait établi une limite pour le montant des subventions que le Conseil du trésor nous permettait de verser. Par la suite, cette société a donc dû rajuster ses tarifs car nous n'avions ni le pouvoir ni les fonds pour verser plus dans ce cas. Tel est, si je comprends bien, l'état de la situation. Le dossier a été transféré au ministère des Transports qui s'en occupera par la suite.

M. McGrath: Avez-vous un droit de regard sur cette affaire actuellement, de surveillance, de réglementation?

M. Benson: Non, pas réellement, sauf que . . . non, nous n'avons aucun pouvoir dans cette affaire qui a été transférée au ministère des Transports, dans le cadre de la Loi sur les remaniements et les transferts dans la Fonction publique.

M. McGrath: J'aimerais passer alors à un autre sujet . . .

M. Benson: La responsabilité, dans cette affaire, est une responsabilité contractuelle et le gouvernement respectera le contract tel qu'il a été rédigé, je le suppose.

M. McGrath: Je voudrais passer très rapidement à un autre domaine qui est de votre compétence incontestée, tout au moins actuellement. Il s'agit du service road-cruiser du CN, à Terre-Neuve, et d'une demande de permission d'augmentation de tarif qui vous a été présentée à la suite du transfert de compétence effectuée par décret du Conseil passé en vertu de la partie III de la Loi nationale sur les transports. Je vous demanderai donc pourquoi on a donné un si court délai de préavis au public dans le cas de ces audiences. Le temps pour préparer les mémoires, les interventions et les exposés était extrêmement court.

M. Benson: En fait, ce qui s'est produit, c'est que dès que cette question est tombée sous notre compétence, à la suite d'une décision gouvernementale prise en juillet dernier, les gens savaient que c'était chez nous qu'ils devaient demander les permis et déposer leurs tarifs. La question cependant importante qui se pose est de savoir si oui ou non lorsque les tarifs sont déposés, ils entrent en vigueur. Il y a eu une cause portée devant la Cour suprême, il y a un an, à ce sujet.

[*Texte*]

So we felt that it was important that we have the hearings as soon as possible in order to give people a chance to discuss the rates before they came into effect. As a matter of fact, we went to Newfoundland and had hearings in St. John's, but there were only two appearances at those hearings: the Government of Newfoundland . . .

Mr. McGrath: They had so little time to prepare.

Mr. Benson: I do not think that is true.

Mr. McGrath: Three weeks?

Mr. Benson: I really do not think . . .

Mr. McGrath: You announced public hearings, early this year, for three weeks subsequent to the date of the announcement—approximately three weeks, if my memory serves me correctly.

Mr. Benson: The officials stayed on for two weeks, as well.

• 2050

Mr. McGrath: I think you will find that, in all fairness, if you examine your records of the past, that was very little lead time to prepare submissions.

Mr. Benson: Here you had a situation where, as you know, last July there were very lengthy public hearings at which people presented evidence. On the first day of the hearings we had in St. John's, Newfoundland, I required the CNR to bring up to date the financial information which the same lawyers had looked at previously. They did it, immediately that afternoon.

Mr. McGrath: That is fine.

Mr. Benson: They then had about another 10 days before our hearings in Corner Brook to look at this information and put over their argument.

Mr. McGrath: Have you ruled on the application yet?

Mr. Benson: It was mailed today.

Mr. McGrath: I see. You ruled in favour of the railway.

Mr. Benson: The ruling favours the public, that is our job—not to favour the railway. We granted the licence.

Mr. McGrath: You gave them their increase.

Mr. Benson: We granted the licence so the bus system could continue, and we allowed the rates as filed.

Mr. McGrath: That was an 8 per cent increase.

What about regulations, the supervision of that service? What do you now have in place to actively regulate, supervise and make sure that the carrier is living up to his contractual obligations?

Mr. Benson: We will monitor the services.

[*Interprétation*]

Nous voulions donc tenir les audiences aussitôt que possible afin de permettre aux gens de discuter des tarifs avant que ceux-ci entrent en vigueur. En fait, nous nous sommes rendus à Terre-Neuve et nous avons tenu des audiences à Saint-Jean, mais il n'y a eu que deux comparutions lors de ces audiences, soit le gouvernement de Terre-Neuve . . .

M. McGrath: On avait laissé si peu de temps de se préparer.

M. Benson: Je ne crois pas que ce soit exact.

M. McGrath: Trois semaines?

M. Benson: Je ne crois pas.

M. McGrath: Vous avez annoncé, au début de l'année, la tenue d'audiences publiques et, après la date de l'avis, il s'est passé à peu près trois semaines si je me souviens bien.

M. Benson: Les fonctionnaires sont restés aussi pendant deux semaines.

M. McGrath: Vous vous rendrez compte, en toute justice, si vous examinez les dossiers, qu'il y a eu très peu de temps pour préparer des mémoires.

M. Benson: La situation, dans ce cas, comme vous le savez, était qu'il y avait eu, en juillet dernier, des audiences publiques très longues au cours desquelles des gens avaient présenté des témoignages. Le premier jour des audiences tenues à Saint-Jean, Terre-Neuve, j'ai demandé au CN de mettre à jour les renseignements financiers que les mêmes avocats avaient examinés auparavant. C'est ce qui a été fait l'après-midi même.

M. McGrath: Très bien.

M. Benson: Il s'est passé un autre dix jours avant que nous tenions des audiences à Corner Brook pour examiner ces renseignements et leurs arguments.

M. McGrath: Avez-vous pris une décision au sujet de la demande?

M. Benson: Elle a été envoyée par la poste aujourd'hui même.

M. McGrath: Bon. Avez-vous décidé en faveur des chemins de fer?

M. Benson: La décision a été prise en faveur du public; c'est là notre travail et non pas en faveur des chemins de fer. Nous avons accordé le permis.

M. McGrath: Vous leur avez accordé l'augmentation demandée?

M. Benson: Nous avons accordé le permis afin que le service d'autocar puisse continuer et nous avons accepté les tarifs déposés.

M. McGrath: Il s'agissait d'une augmentation de 8 p. 100.

Qu'en est-il des règlements, de la surveillance de ce service? Comment vous assurez-vous maintenant qu'un transporteur respecte ses obligations contractuelles?

M. Benson: Nous allons surveiller les services.

[*Text*]

Mr. McGrath: Do you have people for that in place there now?

Mr. Benson: We have no people in Newfoundland, but we are making arrangements for monitoring them.

Mr. McGrath: Would that cover all phases of the operation?

Mr. Benson: As long as it is under our jurisdiction, we will continually look at the operation.

Mr. McGrath: This service is rather unique in that it is a replacement of the train service by an order of your Commission, and hence has to be looked at as a part of the national transportation system in terms of its function to the public, yet it does not qualify for subsidy as the railways do. It was made very clear during the course of these hearings that the railway wants to put this on a paying basis, on a user-pay situation. Are you satisfied with that?

Mr. Benson: We did not agree with that. You will have a copy of our decision, presumably, tomorrow or very soon.

Mr. McGrath: I see. That is fine.

Mr. Benson: We simply ruled on the situation as it existed. There really was not any very great objection to the increase in rates, but people did indicate that they were worried that they may come back for another one, and this was said by counsel at one time. We made no ruling in that regard.

Mr. McGrath: Are there any other similar services that you have taken over under the National Transportation Act, and which are of a similar intraprovincial nature, in terms of bus services or trucking operations?

Mr. Benson: No.

Mr. McGrath: Are there any contemplated?

Mr. Benson: It depends on how the government deals with Part III.

Mr. McGrath: Was that Order in Council specifically directed at that isolated situation?

Mr. Benson: Yes, it was. It was aimed at a situation where there was no bus service.

Mr. McGrath: But it only covers that service; it does not cover bus services across the country.

Mr. Benson: No, it does not.

Mr. McGrath: In other words, the CN service between here and Kingston is not . . .

Mr. Benson: No. It is not covered.

Mr. McGrath: So that is out of your hands.

Mr. Benson: That is right, and the bus service between here and Montreal, which one might look at more logically, and which goes between two provinces, is also not regulated.

[*Interpretation*]

M. McGrath: Avez-vous des gens sur place pour le faire?

M. Benson: Nous n'avons personne à Terre-Neuve mais nous prenons des arrangements pour la surveillance.

M. McGrath: Est-ce que ces arrangements permettraient de surveiller toute l'exploitation?

M. Benson: Tant que ce sera de notre compétence, nous surveillerons continuellement l'exploitation.

M. McGrath: Ce service est un service unique, en ce sens qu'il s'agissait de remplacer un service de chemin de fer sur ordre de votre commission, et il doit être considéré comme entrant dans le cadre du système des transports nationaux du fait qu'il s'agit de desservir le public et, cependant, ce service ne peut prétendre à une subvention, comme c'est le cas dans le cas pour les chemins de fer. On a clairement indiqué au cours de ces audiences que les chemins de fer veulent que ce soit un service rentable, êtes-vous d'accord?

M. Benson: Nous n'étions pas d'accord avec cette demande. Vous recevrez une copie de notre décision, probablement demain ou très bientôt.

M. McGrath: Très bien.

M. Benson: Nous avons simplement pris une décision dans le cas de la situation telle qu'elle se présentait. Nous ne nous objections pas réellement beaucoup à l'augmentation des tarifs, mais les gens s'inquiétaient du fait que la compagnie pourrait revenir pour demander une autre augmentation et c'est ce qu'a dit l'avocat à un moment donné. Nous n'avons pas pris de décision à ce sujet.

M. McGrath: En vertu de la Loi nationale sur les transports, avez-vous repris en main d'autres services semblables de nature intraprovinciale, des services, par example, d'autocars ou de camionnage?

M. Benson: Non.

M. McGrath: Prévoyez-vous en reprendre?

M. Benson: Cela dépendra de la façon dont le gouvernement appliquera la Partie III.

M. McGrath: Est-ce que ce décret du Conseil visait spécialement ce cas?

M. Benson: Oui. Il s'agissait d'une situation où il n'y avait aucun service d'autobus.

M. McGrath: Mais il ne s'agit que de ce service et non pas des services d'autocars dans tout le pays.

M. Benson: C'est exact.

M. McGrath: En d'autres termes, le service CN, entre ici et Kingston, n'est pas . . .

M. Benson: N'est pas visé.

M. McGrath: Ce n'est donc pas de votre compétence.

M. Benson: Vous avez raison, le service d'autocars entre ici et Montréal, qui traverse deux provinces, n'est pas non plus réglementé par nous.

[*Texte*]

Mr. McGrath: This is CN bus service between here and Kingston that I am talking about, which has replaced the train service.

Mr. Benson: I do not think we will do anything to it. They have filed their rates, presumably. I would have to look into that. But the Order in Council that was passed by the government applied to read cruisers only.

Mr. McGrath: I will move on to another area, regional air carriers. I would like to ask you: what is the position with regard to the regional air carrier, EPA, and their desire to get more direct paying routes in order to offset their losses on the short-haul situation?

Mr. Benson: As I understand it, and I could stand to be corrected here, they have an application for additional services, Halifax to Montreal. That is the only one we have.

Mr. McGrath: When will you rule on that?

Mr. Benson: We should be hearing them soon, I gather.

Mr. McGrath: You have not heard them?

Mr. Benson: There have been no public hearings at this point.

Mr. McGrath: What about the subsidies for the regional carrier? They have been frozen since 1974.

Mr. Benson: They have been frozen. As a matter of fact, in these estimates they are reduced.

Mr. McGrath: What does that do? The energy situation has caused substantial increases in their operating costs, and really hampers their ability to perform the regional service they are licensed for.

• 2055

Mr. Benson: If the losses are there, it makes it very tough for the regional air fare if the government cut one of the subsidies.

Mr. McGrath: What is your position on that? Can you make recommendations to the government?

Mr. Benson: We have.

Mr. McGrath: What kind of recommendation?

Mr. Benson: The decrease of $500,000 resulted from an arbitrary cut by Treasury Board and a submission is now before the Board to have the subsidy returned to the $2 million level for 1977-78, which we have submitted. We believe that it should not have been decreased and have asked that it be put back to the same rate.

The Chairman: Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, in view of the hearings that you have had in the West in respect of passenger service, would you care to make any comment on what the East might expect in respect to VIA Rail? You have hearings coming up

[*Interprétation*]

M. McGrath: Mais je parle du service d'autocars CN entre ici et Kingston, le service qui a remplacé le service par chemin de fer.

M. Benson: Je ne pense pas que nous ne nous en occupions jamais. Probablement que nous avons leurs tarifs qui sont déposés auprès de la Commission; il faudrait vérifier, mais le décret du Conseil ne s'appliquait qu'aux road cruisers.

M. McGrath: Je vais passer à un autre domaine, celui des transporteurs aériens régionaux. Quelle est votre position dans le cas du transporteur aérien régional, Eastern Provincial Airways, qui veut obtenir plus de vols directs rémunérateurs afin de compenser pour ses pertes sur les parcours sur courtes distances?

M. Benson: Si je comprends bien cette situation, et l'on peut ici me contredire, ce transporteur régional a présenté une demande pour fournir des services supplémentaires d'Halifax à Montréel. C'est tout ce que nous avons ici.

M. McGrath: Quand allez-vous prendre une décision à ce sujet?

M. Benson: Nous devrions, je crois, les entendre bientôt.

M. McGrath: Vous ne les avez pas encore entendus?

M. Benson: Jusqu'ici, il n'y a pas eu d'audiences publiques à ce sujet.

M. McGrath: Et qu'en est-il de la question des subventions accordées aux transporteurs régionaux? Elles ont été gelées depuis 1974.

M. Benson: Elles ont été gelées. En fait, dans le budget ici, elles sont réduites.

M. McGrath: Quelle en est la raison? Est-ce que c'est la situation au point de vue énergie qui a obligé ce transporteur à augmenter énormément ses coûts d'exploitation et qui a réduit ses capacités de fourniture de services régionaux pour lesquels il dispose d'un permis?

M. Benson: S'il y a des pertes, et que le gouvernement retire une des subventions, la situation serait difficile pour les transporteurs régionaux.

M. McGrath: Quelle est votre position à cet égard? Pouvez-vous faire des recommandations au gouvernement?

M. Benson: C'est ce que nous avons fait.

M. McGrath: Quel genre de recommandations?

M. Benson: La diminution de $500,000 est le résultat d'une restriction arbitraire de la part du Conseil du trésor à qui nous avons présenté une requête pour qu'il rétablisse la subvention à 2 millions de dollars pour 1977-1978. Nous croyons qu'il n'y aurait pas dû avoir de diminution.

Le président: Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, vous avez eu des audiences dans l'Ouest concernant le service voyageurs. A votre avis, à quoi l'Est du pays peut-il s'attendre en ce qui concerne VIA Rail? De plus, quel sera, à votre avis, le résultat de ces audiences?

[*Text*]

now with respect to passenger service. What can we expect to emanate from those hearings?

Mr. Benson: We are required by law to review the passenger service where we provide subsidies of 80 per cent at present every five years. In addition, the Minister asked us for the government to look at the western plan. We listened to all the people who have ideas with regard to the rail service. I think the hearings were fair and we held them wherever we could.

We are preparing a preferred plan which we think would be the best plan to rationalize them and make the things work and service the people within the mandate we have. Then people will be able to comment on that. We will have to decide whether we are going to have any more hearings or not. There may be, or people will have a right to make submissions on them, and then we will come out with our regulations.

Presumably we will follow the same kind of course in the Maritimes so that people have the maximum opportunity to have input to the decision-making process of the Commission.

Mr. McCain: All right. You went there on government order apparently. You are going to the Atlantic area on the request of the railroads for hearings.

Mr. Benson: No. We had to have the hearings in any case. It was not really a goverment order. They gave us some money because it cost quite a lot of money to hold these hearings. But in any case we would have had to hold the hearings because the National Transportation Act as passed by Parliament requires that we review every five years any rail lines on which we are granting subsidies. So we have to do the Maritimes in any case.

We had to do some others as well as the TransCanada one. We have 12 or 15 other areas that we had hearings in, feeder services, and we have to decide whether it is in the public interest to continue the operation of these particular services.

Mr. McCain: Are these hearings of the same nature as the ones you held in the West. These are requested by the railroad. Were your hearings in the West requested by the railroads? The applications.

Mr. Benson: No. These were not requested by the railways.

Mr. McCain: They were requested by government.

Mr. Benson: By us. They were the same thing. They are part of the same thing. We have to review them every five years. The five years are up, and we have extended the period of subsidy to allow us time to have the hearings. That is exactly what we did in the West.

Mr. McCain: Very well. In the Atlantic area I suppose the interests of Mr. Harquail and myself are in some degree contradictory. Perhaps the interest of Mr. Corbin in Edmundston might be somewhat contradictory to the position of Mr. Harquail because you have at the moment passenger service

[*Interpretation*]

M. Benson: La loi prévoit que la Commission doit revoir tous les cinq ans la question des services passagers—nous fournissons à l'heure actuelle une subvention de 80 p. 100. De plus, le ministre nous a demandé d'étudier la question du programme dans l'Ouest, pour le gouvernement. Nous avons écouté toutes les personnes qui avaient une opinion à exprimer en ce qui concerne le service ferroviaire. Ces audiences se sont bien déroulées et nous en avons eues partout où nous avons pu.

Nous sommes en train d'élaborer le programme qui, à notre avis, serait le plus rationnel et qui offrirait le meilleur service à la population dans le cadre de notre mandat. Par la suite, la population pourra donner ses commentaires à cet égard. Nous devrons décider si nous poursuivrons les audiences ou non. Il se pourrait aussi que l'on demande à la population de présenter des mémoires, après quoi nous établirons nos règlements.

Il est très probable que nous agirons de même, dans les Maritimes, pour permettre à la population d'avoir son mot à dire dans le processus de prise de décision de la Commission.

M. McCain: Très bien. C'est le gouvernement qui vous enjoint de tenir ces audiences, n'est-ce pas? Vous vous rendrez dans la région de l'Atlantique, à la demande des chemins de fer, pour y tenir des audiences, n'est-ce pas?

M. Benson: Non. Nous devions, de toute façon, avoir des audiences et ce n'est pas vraiment le gouvernement qui nous y a forcés. Évidemment, nous en avons reçu l'argent car, comme vous le savez, il en coûte beaucoup de tenir de telles audiences. De toute façon, la Loi nationale sur les transports nous oblige à passer en revue, tous les cinq ans, toutes les lignes de chemin de fer auxquelles nous versons des subventions. Ainsi donc, c'est ce que nous allons faire dans les Maritimes.

Nous devions avoir d'autres audiences de même que celles portant sur le chemin de fer transcanadien. Nous avons eu des audiences qui ont porté sur 12 ou 15 autres domaines comme, par exemple, la question des embranchements et nous avons dû décider si l'exploitation de ces services particuliers était vraiment à l'avantage du public.

M. McCain: Est-ce que ces audiences sont de la même nature que celles que vous avez eues dans l'Ouest? En effet, vous tenez ces audiences à la demande des chemins de fer. Était-ce là le cas également dans l'Ouest?

M. Benson: Non, ce ne sont pas les chemins de fer qui nous les ont demandées.

M. McCain: A la demande du gouvernement?

M. Benson: Sur notre propre initiative. De toute façon, après cinq ans, nous devons passer en revue toute la question et nous avons élargi la période pendant laquelle nous accordions des subventions afin de nous permettre d'avoir les audiences. C'est exactement ce que nous avons fait dans l'Ouest.

M. McCain: Très bien. Dans la région de l'Atlantique, je suppose que les intérêts de M. Harquail et les miens sont en un certain sens divergents. Peut-être ceux de M. Corbin, d'Edmundston, seraient-ils différents de ceux de M. Harquail, étant donné qu'à l'heure actuelle, il existe un service voyageurs des

[*Texte*]

going on both sides of the province, although there is none between Edmundston and the Fredericton Junction-McAdam-Harvey area. Do you anticipate that one or both of these will disappear or that there might be a reduced service of some sort to replace one or both of these?

Mr. Benson: I really cannot anticipate anything. We do not have these hearings to get rid of passenger service. We are paying out some $300 million a year of the taxpayer's money to subsidize passenger service and branch lines. We are required by the law to review every five years these services to see whether they still justify the amount of money that is being put into them, or are required in the public interest. And this is a matter of weighing them. So it is not a matter of holding hearings in the Maritimes to take out the service; it is a matter of carrying out the law.

• 2100

Mr. McCain: So the service will be in place until the hearing is over and the decision is made.

Mr. Benson: That is right.

Mr. McCain: And will there be any relationship between that and VIA rail or the whole basic concept of passenger transportation, as far as you know? I know that is a hard question.

Mr. Benson: I really do not know at the present time. As I understand the situation, VIA rail is going to take over the operation of all the passenger service, so presumably if we deem the passenger service has to be continued there it is likely that VIA rail would continue it.

Mr. McCain: All right. Let us move to the air. You do not have any control whatsoever as to how the various lines that serve a particular point may schedule to serve that point? That was the implication of your remarks to Mr. Harquail.

Mr. Benson: No, I was talking about Air Canada specifically. Air Canada is different from the other airlines. We can urge the other airlines to provide adequate service to meet the needs between the points that we have given them licences for and, if they do not, we can issue a show-cause order. But we cannot do that to Air Canada; they have the right to serve any points that are on their contract with the government.

Mr. McCain: I had occasion to go to a western point of Canada and I tried to get back to Fredericton, following an Air Canada schedule and I found there was no way I could get back to Fredericton within the time frame that was required. But Air Canada did not list EPA's structure out of Saskatoon, Regina, Edmonton and Calgary in respect of getting back to New Brunswick, and if I had not known the schedule I would have presumed I had to make an overnight stop within the time frame in which I had to work. Do you exercise any influence in the schedule-making so that the passengers on the airline can be informed as to what they can do?

[*Interprétation*]

deux côtés de la province, bien qu'il n'y en ait pas entre Edmundston et la région de Fredericton Junction-McAdam-Harvey. Croyez-vous qu'un de ces deux services ou les deux disparaîtra ou qu'il existera un service réduit qui les remplacera?

M. Benson: Je ne peux pas prévoir ce qui se passera. Le but de ces audiences n'est pas de mettre fin au service voyageurs. Nous versons, chaque année, 300 millions de dollars de l'argent des contribuables afin de subventionner le service voyageurs et les lignes secondaires. La loi nous oblige à passer en revue, tous les cinq ans, ces services afin de voir s'ils justifient toujours le montant d'argent qu'on leur verse ou s'ils sont nécessaires dans l'intérêt public. Il faudra peser le pour et le contre et les audiences que nous aurons dans les Maritimes n'auront pas pour but de supprimer les services, mais bien de nous conformer aux dispositions de la loi.

M. McCain: Ainsi donc, rien ne sera changé à ce service jusqu'à la fin des audiences et jusqu'à ce qu'une décision n'ait été prise.

M. Benson: Précisément.

M. McCain: Et y aura-t-il un rapport entre ces audiences et VIA rail qui remettra en question tout le concept fondamental du transport des voyageurs? Je sais que c'est une question à laquelle il est difficile de répondre.

M. Benson: Je n'en sais vraiment rien à l'heure actuelle. Si je comprends bien la situation, VIA rail s'occupera de l'exploitation de tous les services voyageurs et, par conséquent, si nous estimons que ce service doit être maintenu, il est probable que ce sera VIA rail qui s'en occupera.

M. McCain: Très bien. Passons au transport aérien. N'avez-vous aucun conrôle sur les horaires des différentes lignes qui desservent un endroit en particulier? C'est ce que je crois comprendre de vos remarques à M. Harquail.

M. Benson: Non, je voulais parler précisément d'Air Canada. Air Canada est différente des autres compagnies. Nous pouvons demander à ces autres compagnies de fournir un service adéquat pour desservir les endroits pour lesquels elles possèdent un permis, sans quoi nous pouvons les poursuivre. Nous ne pouvons faire cela avec Air Canada qui a le droit de desservir tous les endroits prévus dans leur contrat avec le gouvernement.

M. McCain: Je me suis rendu quelque part dans l'Ouest du Canada et j'ai essayé de revenir à Fredericton par Air Canada. Je me suis rendu compte qu'il m'était impossible de rentrer dans le temps voulu. Je dois dire qu'Air Canada n'avait pas l'horaire d'EPA aux départs de Saskatoon, Regina, Edmonton et Calgary vers le Nouveau-Brunswick, et si je n'avais pas été au courant de ces vols, j'en aurais conclu que je devais passer la nuit en chemin. Avez-vous votre mot à dire dans l'établissement des horaires, ce qui faciliterait la tâche des voyageurs et les renseigneraient au sujet des autres vols?

[*Text*]

Mr. Benson: Well, the only way really to be informed is to get the schedule of the various airlines that serve an area.

Mr. McCain: Yes, but Air Canada claims that it is co-operating with EPA and in certain instances it lists it, but they are minimal.

Mr. Benson: Yes, I know there are certain listings . . .

Mr. McCain: It seems to me that your interests are those of the travelling public and, while you are under certain restrictions in respect of Air Canada, surely you have certain obligations to the travelling public, and there should be co-operation and co-ordination and information on behalf of the public.

Mr. Benson: We cannot order Air Canada to have all the air services in Canada in their schedule. They have done some, and there has been, as you know, some co-operation between Air Canada and EPA. If a situation such as you have mentioned arises, the travelling public has to look at the services that go into an area and fit them together.

Mr. McCain: It is very difficult. I want to point out one instance that troubles me in respect of the treatment that EPA has had versus other second level airlines. If I am not mistaken, and correct me if I am, my understanding is that Air Canada has turned the London, Ontario service of Ontario over the Nordair. Is that correct?

Mr. Benson: No.

Mr. McCain: Air Canada still goes in there?

Mr. Benson: Yes, Air Canada still goes in there.

Mr. McCain: They do?

Mr. Benson: Yes, you can fly from here to London, as a matter of fact, on a direct flight.

Mr. Harquail: I used the service on Sunday, it goes to London.

Mr. McCain: Fine. The thing that I quarrel with particularly is that on occasion the connections between Air Canada and EPA are so close and these schedules are announced far enough in advance that, with co-operation, it would be possible to make connections with both, for the convenience of the travelling public. Whatever influence you can exercise—you do not have to answer me—I think should be exercised for connecting lines for common destinations on behalf of the Canadian public.

Mr. Benson: I certainly will. I have, and will.

Mr. McCain: Good. Do you have figures, sir, in your organization anywhere that would indicate the cost per ton mile of freight to be hauled in the various vehicles which a railroad might use? For instance, could you give us any indication of the cost of the rail system for a 5-ton, 10-ton, 15-ton, 20-ton, 25-ton, 50-ton, 100-ton load on a flat car, or the appropriate loads for bulk or for refrigerator for box and unit train?

[*Interpretation*]

M. Benson: La seule façon d'être au courant est d'obtenir l'horaire des différentes compagnies de navigation aérienne qui desservent une région.

M. McCain: Oui, mais Air Canada prétend qu'elle collabore avec EPA, mais elle ne renseigne que dans de très rares cas sur les horaires.

M. Benson: Je sais qu'il y a certains tableaux . . .

M. McCain: Il me semble que vous travaillez pour le public et, même si vous vous sentez plus étroitement lié à Air Canada, il me semble que vous devriez vous sentir obligé envers le public et que vous devriez fournir à celui-ci toute la collaboration et tous les renseignements voulus.

M. Benson: Nous ne pouvons demander à Air Canada d'inscrire tous les services aériens au Canada dans leurs horaires. Comme vous le savez, il y a une collaboration entre Air Canada et EPA. Dans le cas que vous venez de mentionner, c'est au public de se renseigner sur les services dont il a besoin.

M. McCain: C'est très difficile. J'aimerais parler d'un cas qui me préoccupe, c'est celui de la situation d'EPA par rapport à celle d'autres lignes aériennes de second ordre. Si je ne me trompe, et corrigez-moi si c'est le cas, Air Canada a demandé à Nordair de desservir London, en Ontario. Est-ce exact?

M. Benson: Non.

M. McCain: Air Canada dessert toujours cet endroit?

M. Benson: Oui.

M. McCain: Vraiment?

M. Benson: Oui et, en fait, vous pouvez vous rendre d'Ottawa à London sur un vol direct.

M. Harquail: C'est ce que j'ai fait dimanche.

M. McCain: Très bien. La chose avec laquelle je ne suis pas d'accord, c'est que parfois, les communications entre Air Canada et EPA se font très difficilement. Puisque les horaires sont annoncés longtemps à l'avance, ne serait-il pas possible pour ces deux compagnies de travailler en collaboration, dans l'intérêt du public? Ne croyez-vous pas que vous devriez exercer toute votre influence afin de permettre des correspondances faciles?

M. Benson: Certainement. C'est ce que j'ai toujours fait et ce que je ferai encore.

M. McCain: Très bien. Pourriez-vous me donner les chiffres indiquant le coût par tonne et par mille de fret pour les différents wagons de chemins de fer? Par exemple, pourriez-vous nous indiquer le prix de transport ferroviaire d'un chargement de 5 tonnes, 10 tonnes, 15 tonnes, 20 tonnes, 25 tonnes, 50 tonnes, 100 tonnes par wagon plat, ou par wagon frigorifique ou par convoi entier?

[*Texte*]

• 2105

Mr. Benson: We have to work it out because it has to be between specific points; as you know, there is the switching and all sorts of things that it involves. If one asks us to work out the cost between specific points or under specific conditions we can do it.

Mr. McCain: But you cannot give us an over-all general average of the per-ton-mile cost of moving freight in Canada within a line; within, say, the CPR or the CNR systems.

Mr. Benson: I am just informed that it is about 80 per cent of total cost.

Mr. McCain: That does not mean much to me. Could you come again? What is the per-ton-mile cost of moving a ton of freight?

Mr. Forrestall: Or how many ton-mile costs there are.

Mr. Benson: Do you mean the variable costs, the over-all costs, or the cost to the shipper of moving various goods? Because the railways from time to time are subsidized.

Mr. McCain: The actual cost.

Mr. Benson: Well, that is the total cost.

Mr. McCain: I am quite prepared to see them make a reasonable profit but I would like to know what their cost is.

Mr. Benson: We will get the cost per ton mile.

Mr. McCain: All right. If there are different ones for CPR and CNR I would like to have each. Let us take a flat car and let us go 5-ton, 10-ton. You may have a bulky 5-ton load, you may have a compact 100-ton load.

Mr. Benson: Then you would have to take a cost per ton mile.

Mr. McCain: So there will be a variable cost per ton mile within the capability of a flat car to carry bulk or condensed loads.

Mr. Benson: We will get it for you.

Mr. McCain: For CPR and CNR. If you have it for other classes of cars I would like to have it.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman. I have a few odds and ends to throw at Mr. Benson, as usual. The first concerns the application made by Nordair to the Commission for the route for Toronto-Ottawa-Montreal. I understand it was made a year or two years ago. Is there anything further on that? Where does the application stand?

Mr. Benson: We do not have an application, I am informed. I will check it, but I am informed that we do not have an application.

Mr. Collenette: Perhaps you can also check as to whether or not Nordair has ever made that application.

[*Interprétation*]

M. Benson: Nous ne pouvons faire que des calculs particuliers entre deux points précis. Comme vous le savez, il nous faut tenir compte de toutes sortes de facteurs, tels les manœuvres de raccordement. Si l'on nous demande de calculer le prix entre deux points précis ou dans des conditions précises, nous pouvons le faire.

M. McCain: Mais vous ne pouvez pas nous donner une moyenne générale d'ensemble du prix de la tonne au mille du transport des marchandises au Canada sur une ligne; disons, le prix demandé par le CP ou par le CN.

M. Benson: On vient de me dire que cela correspondait à environ 80 p. 100 du prix total.

M. McCain: Cela ne signifie pas grand-chose pour moi. Pourriez-vous répéter? Quel est le prix de transport d'une tonne au mille?

M. Forrestall: Ou combien de tarifs différents existe-t-il.

M. Benson: Voulez-vous parler des coûts variables, des prix d'ensemble ou du prix de revient pour l'expéditeur? Car il arrive que les compagnies ferroviaires soient subventionnées.

M. McCain: Le prix réel.

M. Benson: C'est le prix total.

M. McCain: Je suis tout à fait disposé à ce qu'elles fassent un profit raisonnable mais j'aimerais savoir quels sont leurs prix.

M. Benson: Nous calculerons le prix de la tonne au mille.

M. McCain: Très bien. Si les prix du CP et du CN sont différents, j'aimerais les avoir. Prenons un wagon plat et un chargement de 5 tonnes et de 10 tonnes. On peut avoir un chargement en vrac de 5 tonnes, on peut avoir un chargement compact de 100 tonnes.

M. Benson: Il faut alors un prix de la tonne au mille.

M. McCain: Il peut donc y avoir une variance selon que le wagon plat peut transporter des marchandises en vrac ou compactes.

M. Benson: Nous ferons ces calculs pour vous.

M. McCain: Pour le CP et le CN. Si vous l'avez pour d'autres types de wagons j'aimerais également l'avoir.

Le président: Je vous remercie, monsieur McCain. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Je vous remercie, monsieur le président. Comme d'habitude, j'ai quelques questions disparates à poser à M. Benson. La première concerne la demande de Nordair à la Commission pour l'établissement d'une liaison Toronto-Ottawa-Montréal. Je crois que cette demande a été faite, il y a un an ou deux. Où en est-elle?

M. Benson: On me dit que nous n'avons pas de demande. Je vérifierai, mais c'est ce que l'on viens de me dire.

M. Collenette: Vous pourrez peut-être également vérifier si Nordair a jamais fait une telle demande.

[*Text*]

Mr. Benson: Yes, we will check. Nordair did have an application to go Sudbury, North Bay, Ottawa, Montreal.

Mr. Collenette: But not through Toronto?

Mr. Benson: Not Toronto; not that I know of. I will look into it and I will inform you.

Mr. Collenette: The reason I ask this, Mr. Chairman, is that this is part of the ongoing saga of the DASH-7 of de Havilland. I understood that Nordair had applied or was in the process of applying to the CTC to be given the STOL route between Toronto Island, Montreal and Ottawa. So you are saying they have not made a formal application.

Mr. Benson: Not to my knowledge but I will check it. A lot of people have talked about what they would do if they were given something. That is quite different from making an application.

Mr. Collenette: Right. Has Air Canada made an application or would they have to make an application to use Toronto Island airport? Would you have to give them the authority to operate out of Toronto Island airport for service?

Mr. Benson: The Ministry of Transport would.

Mr. Collenette: But not you.

Mr. Benson: Not us. It is a matter of the capability of the airport. They can serve Toronto. Whether they could land at Toronto Island airport is a matter for the Minister to decide.

Mr. Collenette: Is it within the purview of the Commission to determine safety standards at the various airports?

Mr. Benson: Air safety is a matter for the Ministry of Transport.

Mr. Collenette: I see.

Mr. Benson: We have rail safety, they have air safety.

Mr. Collenette: So you have nothing whatsoever to do with Toronto Island airport.

Mr. Benson: No, we have not.

Mr. Collenette: Okay. I will have to get after the department there.

What about the jurisdiction over interprovincial and international bus routes? I understand that in certain cases, certainly in the case of the Greyhound question in Ontario, the federal powers were delegated to the Ontario Transport Board.

Mr. Benson: Yes. This applies to interprovincial trucking and buses. There was a Privy Council decision when there were appeals to the Privy Council but this was within the jurisdiction of the federal government.

• 2110

Then the federal government quickly passed a law known as the Motor Vehicle Transport Act transferring those powers to the provinces in 1954. Then in 1967 the National Transportation Act was passed and Part III would move those powers

[*Interpretation*]

M. Benson: Oui, nous vérifierons. Nordair avait fait une demande pour Sudbury-North Bay-Ottawa-Montréal.

M. Collenette: Mais pas en passant par Toronto?

M. Benson: Pas par Toronto, que je sache. Je vérifierai et je vous informerai.

M. Collenette: Je pose cette question, monsieur le président, parce qu'elle alimente la saga du DASH-7 de Havilland. J'avais compris que Nordair avait demandé ou était en train de demander à la CCT l'octroi de la liaison ADAC entre l'île de Toronto, Montréal et Ottawa. Selon vous, cette compagnie n'a pas fait de demande officielle.

M. Benson: Pas à ma connaissance, mais je vérifierai. Beaucoup de gens ont dit ce qu'ils feraient si on leur donnait quelque chose. Faire une demande en est une autre.

M. Collenette: Très bien. Air-Canada a-t-elle fait une demande ou devrait-elle faire une demande pour utiliser l'aéroport de l'île de Toronto? L'autorisation d'utiliser l'aéroport de l'île de Toronto viendrait-elle de vous?

M. Benson: Non, du ministère des Transports.

M. Collenette: Mais pas de vous?

M. Benson: Pas de nous. C'est une question de capacité de l'aéroport. Il peut servir Toronto. Quant à savoir si Air-Canada pourrait atterrir à l'aéroport de l'île de Toronto, c'est au ministre d'en décider.

M. Collenette: Entre-t-il dans les pouvoirs de la Commission de déterminer les normes de sécurité dans les différents aéroports?

M. Benson: La sécurité aérienne relève du ministère des Transports.

M. Collenette: Je vois.

M. Benson: Nous sommes responsables de la sécurité ferroviaire, le Ministère l'est de la sécurité aérienne.

M. Collenette: Vous n'avez donc rien à voir avec l'aéroport de l'île de Toronto.

M. Benson: Non.

M. Collenette: Très bien. Il faudra que je m'adresse au ministère.

Et pour ce qui est de la juridiction sur les services d'autobus interprovinciaux et internationaux? Sauf erreur, dans certains cas, certainement dans le cas de Greyhound, en Ontario, les pouvoirs fédéraux ont été délégués à la Commission de transport de l'Ontario.

M. Benson: Oui. Cela s'applique aux autobus et aux camions assurant des services interprovinciaux. Une décision a été prise par le Conseil privé alors qu'il était saisi d'appels, mais cela relevait de la juridiction du gouvernement fédéral.

Ensuite, le gouvernement fédéral a rapidement adopté la Loi sur le transport par véhicule à moteur transférant ces pouvoirs aux provinces, en 1954. Puis, en 1967, la Loi nationale sur les transports a été adoptée et la partie III devait transférer de

[*Texte*]

back to the federal government, to our Commission, in effect. Part III was proclaimed but the exemption from the Motor Vehicle Transport Act has never been acted upon except for the buses in Newfoundland so that we have no regulatory power over provincial buses or trucking.

Mr. Collenette: So it would be the Minister's decision whether to take back that power, say, in the case of the Greyhound Bus Line dispute in Ontario?

Mr. Benson: Yes, it would.

Mr. Collenette: It would be up to him.

Mr. Benson: It would but there have been a lot of discussions over the years between the provincial governments and the federal government on this particular matter.

Mr. Collenette: I see. Perhaps one area that I always like to ask you about, especially now with Via rail, is the quality of rail trackage in the corridor. As you know I am very concerned with the speeds of the trains. I believe you were here last summer, or perhaps it was in the fall, when I asked you a question on the experimental run of 131 miles an hour and I wanted to know whether or not permission was given by the CTC to operate a train at that speed. My argument essentially is that if trains can be run at such speeds, then this sort of contradicts the argument that was given in this Committee and in the House by the Minister that to improve speeds in the corridor service it would require a huge amount of capital expenditure to eliminate curves and put in grade separations and sophisticated signalling systems.

When I asked you, I do not think you did give me a definite answer and perhaps I should have pursued it with you more at the time.

Mr. Benson: They did not ask us for permission. We told them not to do it again without asking us for permission but they had taken special precautions for that particular short haul and, as I understand it, protected all the crossings. One of the difficulties for high-speed travel by passenger trains or by freight trains is the signalling system and one of the things that would have to be done with the number of level crossings we have in Ontario in the corridor, which is very high, is that you would have to install a different signalling system if you were going to increase the speeds greatly in the trains. Some work would have to be done on the roadbed as well. That is not the worst roadbed in the country by any means; the one from Toronto to Montreal is not one of the bad roadbeds.

Mr. Collenette: The other point that I asked you then, and I perhaps should have had my notes from that meeting, but I do not think I got a clear answer as to whether or not the CTC has the absolute power to determine speeds on—it does—therefore if it does, what is the maximum permitted speed in the corridor for passenger service and what is it for freight? Or is it the same?

Mr. Benson: I am informed that generally the railways set the speed based on the engineering capacity of a particular area of track. We can tell them to slow down if we think it is

[*Interprétation*]

nouveau ces pouvoirs au gouvernement fédéral, à notre Commission, en fait. La partie III a été proclamée, mais l'exemption de la Loi sur le transport par véhicule à moteur ne s'est jamais traduite dans les faits, sauf pour les autobus, à Terre-Neuve, si bien que nous n'avons pas le pouvoir de réglementation sur les services d'autobus ou de camions provinciaux.

M. Collenette: Il reviendrait donc au ministre de décider de reprendre ce pouvoir, disons, dans le cas du litige, en Ontario, au sujet de la ligne Greyhound?

M. Benson: Oui.

M. Collenette: La décision lui revient.

M. Benson: Oui, mais il y a eu beaucoup de discussions au cours des années entre les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral à ce sujet.

M. Collenette: Je vois. Il reste cette question que j'aime toujours vous poser, surtout maintenant avec Via rail, relative à l'état des voies dans le corridor. Comme vous le savez, la vitesse des trains m'inquiète beaucoup. Je crois que vous étiez ici, l'été dernier, ou c'était peut-être en automne, lorsque je vous ai posé une question au sujet de cet essai à 131 milles à l'heure et je voulais savoir si oui ou non la CCT avait autorisé qu'un train roule à cette vitesse. Selon moi, si les trains peuvent rouler à de telles vitesses, cela contredit en quelque sorte les propos tenus par le ministre, au Comité et à la Chambre, lorsqu'il dit qu'augmenter la vitesse dans le corridor nécessiterait l'élimination des courbes, des passages à niveau et l'amélioration des systèmes de signalisation, c'est-à-dire de grosses dépenses.

Lorsque je vous ai posé la question, je ne pense pas que vous m'ayez donné une réponse définitive et j'aurais peut-être dû insister à l'époque.

M. Benson: On ne vous a pas demandé notre permission. Nous leur avons dit de ne pas recommencer sans nous demander la permission, mais ils avaient pris des précautions spéciales pour cet essai particulièrement court et, ils avaient protégé tous les passages à niveau. Une des difficultés des trains de passagers ou de marchandises à grande vitesse, c'est le système de signalisation et, étant donné la quantité de passages à niveau en Ontario, dans le corridor, il faudrait mettre en place un système de signalisation différent avant d'autoriser toute augmentation importante de la vitesse. Il faudrait également renforcer le ballast. Le ballast de la ligne Toronto-Montréal n'est pas un des pires au Canada, de loin.

M. Collenette: Je vous ai alors demandé et j'aurais peut-être dû apporter mes notes de cette réunion, mais je ne pense pas avoir reçu de réponse claire, si oui ou non la CCT avait le pouvoir absolu de déterminer la vitesse, elle l'a, par conséquent dans ce cas, quelle est la vitesse maximum permise dans le corridor pour les trains de passagers et pour les trains de marchandises? Ou est-ce la même?

M. Benson: On me dit que généralement les compagnies de chemin de fer déterminent la vitesse après avoir étudié l'état matériel des voies concernées. Nous pouvons leur dire de

[*Text*]

going too fast or if it is unsafe because we have the responsibility for rail safety.

Mr. Collenette: So if Via Canada came along, and they are going to contract services from the railways, and they said, "Look, to make the service viable we are going to have to run at higher speeds", it is up to the railways to introduce the various improvements and they could set their own speeds.

Mr. Benson: Yes, I presume they would and if I understand the situation with Via Canada correctly, the Government of Canada is going to pay the railroads for providing the passenger service and presumably if they are going to demand an upgrading of speed and equipment—here I am talking not only of rail equipment but signal equipment as well—that would have to be included somewhere in somebody's cost.

• 2115

Mr. Collenette: Does the CTC do any studies, or have they done any study, on what it would take of newer equipment to upgrade speed? Or is that really up to the railways or the Department of Transport?

Mr. Benson: No, we have not really done that, as such, with respect to equipment. Our people have looked at the equipment that is being proposed, the equipment that exists, such as the new trains being produced, and we keep looking at track and the rail-bed to see what it can do and what standards can be set with respect to speeds on the right of rail-beds in the various areas with safety. But we do not carry out equipment research per se, although we do have some knowledge of signalling systems and looked at signalling systems in other countries.

Mr. Collenette: But essentially, Mr. Benson, my final point, you are of the opinion that the quality of the road-bed in the corridor, say, especially the Toronto-Montreal portion, is of sufficient strength and quality that higher-speed trains could be run on that portion of the track if signalling improvements were made?

Mr. Benson: I do not know the parameters we are talking in. I would say that if we were going to authorize a much higher speed travel in that corridor, we would have to do some work looking at the track and the signalling equipment.

Mr. Collenette: But you have not done that so far?

Mr. Benson: We keep working and looking at track and possible speeds, so I would not say that we have not done anything, but we would have to do some more if there was going to be a substantial increase in speed. I understand that the LRC has developed some new motors that will move that train faster than the speeds they have been talking about.

Mr. Collenette: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Watson.

[*Interpretation*]

ralentir si nous pensons que les trains vont trop vite ou que cela présente des dangers, car nous sommes responsables de la sécurité ferroviaire.

M. Collenette: Par conséquent, si Via rail voit le jour, et qu'elle passe des contrats de service auprès des chemins de fer, et qu'elle dise: «Pour que ce service soit viable, il nous faut rouler à plus grande vitesse», les chemins de fer devront apporter les différentes améliorations pour fixer leur propre vitesse.

M. Benson: Oui, je le suppose, et si j'ai bien compris la situation de Via Canada, le gouvernement du Canada paiera les chemins de fer pour qu'ils assurent le service passager et, s'ils décident de demander une amélioration de la vitesse et de l'équipement, je veux parler non seulement du matériel roulant mais de l'équipement de signalisation, il faudra bien que quelqu'un assume ces dépenses.

M. Collenette: La CCT fait-elle des études, ou a-t-elle fait des études, pour déterminer quel nouvel équipement serait nécessaire pour permettre une augmentationde la vitesse? Ou est-ce l'affaire des chemins de fer ou du ministère des Transports?

M. Benson: Non, nous n'avons pas fait d'études en tant que tel portant sur l'équipement. Notre personnel a étudié l'équipement proposé, l'équipement existant, la nouvelle ligne de matériel roulant produite, et nous contrôlons constamment les voies et les les ballasts pour déterminer jusqu'à quelle vitesse les normes de sécurité sont toujours respectées. Mais nous ne faisons pas d'études sur l'équipement en tant que tel, bien que nous ayons une certaine connaissance des systèmes de signalisation et ayons étudié ces systèmes dans d'autres pays.

M. Collenette: Pour conclure, monsieur Benson, vous estimez que le ballast dans le corridor, disons, entre Toronto et Montréal, est suffisamment solide et bon pour que des trains à grande vitesse y roulent si des améliorations sont apportées au système de signalisation?

M. Benson: Je ne connais pas tous les paramètres. Si nous devions autoriser une vitesse beaucoup plus grande dans le corridor, il nous faudrait étudier de plus près l'état des voies et de l'équipement de signalisation.

M. Collenette: Mais vous ne l'avez pas encore fait jusqu'à présent?

M. Benson: Nous étudions en permanence l'état des voies et les vitesses possibles; je ne dirais donc pas par conséquent, que nous n'avons rien fait. Mais il nous faudrait en faire plus s'il était décidé d'augmenter la vitesse considérablement. Je crois comprendre que le LRC a mis au point de nouveaux moteurs qui lui permettra d'atteindre des vitesses supérieures à celles dont nous venons de parler.

M. Collenette: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Collenette. Monsieur Watson.

[*Texte*]

Mr. Watson: Thank you, Mr. Chairman. The first question I have relates to the application by the successors to the Penn Central system to rationalize within Canada, under a new corporate structure, their operations. I wonder who could answer that?

Mr. Benson: These were hearings that adjourned today, I think.

Mr. Watson: I did not realize it.

Mr. Benson: There were hearings going on and they were adjourned to October today, because they had not provided the information our panel felt was necessary to make the judgment to proceed with the case. So the hearings were started and were adjourned today, as a matter fact.

Mr. Watson: Does this mean that since the thing is under consideration there is no . . .

Mr. Benson: No, no, they are going to provide us with a lot more information that they had not provided, it was deficient in their application.

Mr. Watson: I see. Would it be permissible for me to ask whether there was any particular reference to the line the Penn Central had in the Province of Quebec running from Beauharnois to Adirondack Junction?

Mr. Benson: Yes, it is part of it.

Mr. Watson: I realize it is part of it, but what I am interested in is whether there was any particular case made for that particular line as being a legitimate part of that rationalization?

Mr. Benson: I am sorry, I have not seen the transcript. These hearings have been going on in the last week or so. I will get a copy of it; I will have the transcript looked at and I will inform you about anything that was said with regard to that particular matter. We will send you a copy of that part of the transcript.

Mr. Watson: There is still there, therefore, presumably opportunity, since there will be a resumption of the hearings, for further representations to be made about various aspects of these four lines that are included in this Canadian proposal?

• 2120

Mr. Benson: Yes, that is the case. The hearings will be open. There will be public hearings again.

Mr. Watson: So there will be an opportunity for any parties who have indicated interest in writing so far to make representations.

Mr. Benson: Yes.

Mr. Watson: All right. Before the hearings.

Mr. Benson: Well, before or when they . . .

Mr. Watson: No, no. At the hearings?

Mr. Benson: Either way.

Mr. Watson: Yes.

[*Interprétation*]

M. Watson: Je vous remercie, monsieur le président. Ma première question porte sur la demande des successeurs, du système Penn Central visant à rationaliser leur service, au Canada, dans le cadre d'une nouvelle société. Qui pourrait me répondre?

M. Benson: Je crois que ces audiences ont été ajournées aujourd'hui.

M. Watson: Je ne le savais pas.

M. Benson: Il y avait des audiences et elles ont été ajournées jusqu'au mois d'octobre, aujourd'hui, car les requérants n'avaient pas fourni les renseignements jugés essentiels par notre comité pour pouvoir rendre un jugement. Les audiences ont donc été commencées et ajournées aujourd'hui, en fait.

M. Watson: Cela signifie-t-il qu'étant donné que ce projet est à l'étude il n'y a pas . . .

M. Benson: Non, non, ils vont nous fournir plus de renseignements qu'ils ne nous en avaient fournis; leur demande était incomplète.

M. Watson: Je vois. Pourrais-je demander s'il a été question en particulier de la ligne de Penn Central, au Québec, reliant Beauharnois à Adirondack Junction?

M. Benson: Oui, cela en fait partie.

M. Watson: Je sais que cela en fait partie, mais j'aimerais savoir si'on a fait de cette ligne un cas particulier dans cette rationalisation?

M. Benson: Je m'excuse, je n'ai pas vu la transcription de l'audience. Ces audiences ont eu lieu au cours de la dernière semaine. Je m'en procurerai une copie; je ferai étudier cette transcription et je vous informerai de ce qui a été dit au sujet de cette ligne particulière. Nous vous enverrons une copie de cette transcription.

M. Watson: Par conséquent, je suppose qu'il est toujours possible, étant donné que ces audiences reprendront, de faire des représentations supplémentaires au sujet de différents aspects de ces quatre lignes qui sont incluses dans cette proposition canadienne?

M. Benson: Oui, c'est le cas. Il y aura d'autres audiences, d'autres audiences publiques

M. Watson: Donc, ceux qui sont intéressés et l'ont fait savoir par écrit, pourront comparaître.

M. Benson: Oui.

M. Watson: Parfait. Avant les audiences.

M. Benson: C'est-à-dire avant ou quand . . .

M. Watson: Non, non. Aux audiences?

M. Benson: D'une façon ou de l'autre.

M. Watson: Oui.

[*Text*]

Mr. Benson: So that people can make submissions in between and get replies, or they can be presented at the hearing when it takes place.

Mr. Watson: All right. That is all I have at the moment.

The Chairman: Mr. Martin.

Mr. Martin: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate being recognized although I am not a formal member of the Committee. I am interested in pursuing a line of questioning for a few minutes if I may through you, Mr. Chairman, with Mr. Benson, or whoever the appropriate official might be, relating to safety factors at railway level crossings.

I notice an amount of $25 million that is shown as being credited in the current year to the railway grade crossing fund. I am not completely familiar with how that fund operates but I would just like to be assured, Mr. Benson. From your understanding of the situation, is that fund due to carry on in 1977-78 in much the same manner as it has in the last few years?

Mr. Benson: Yes, it is.

Mr. Martin: There is no indication of any change in the method of operation or the method of financing.

Mr. Benson: It is a revolving fund.

Mr. Martin: Yes.

Mr. Benson: There has been talk of having it lapse but these things require commitments ahead of time. I have a statement here indicating that for 1977-78 we have a credit balance as of April 1 of $3,8000,000. That is probably all committed. It is just money not taken up. We are going to get $25 million. We are proposing to pay out $25 million and we will have about $3 million at the end.

In 1978-79 we have asked for an additional $3,200,00. These are committed quite a long way ahead of time.

Mr. Martin: From your past experience do you envisage that this funding tends to take care of those applications that are indeed approved by you? I am not suggesting that all applications that are submitted are approved, but the ones that you approve, normally does this fund tend to take care of those?

Mr. Benson: Yes. But it is a gradual scheme. If your want to get rid of all the level-crossings, you would need a lot more money than that.

Mr. Martin: I appreciate that.

Mr. Benson: It means that we have had to work within the confines of the $25 million. So we try to work out priorities. Often people do not agree with the priorities we work out and sometimes tragic accidents happen that we cannot really help. But we have to take a look at all the applications we have and pick out those that are most urgent and work down through them.

Mr. Martin: In the processing of your applications do you process all the applications and then decide later whether you

[*Interpretation*]

M. Benson: Pour que les gens puissent faire des demandes dans l'intérim et recevoir des réponses, ou l'on peut aussi les présenter lors de l'audience.

M. Watson: Parfait. C'est tout ce que je voulais savoir.

Le président: Monsieur Martin.

M. Martin: Merci, monsieur le président. Je vous remercie de m'avoir accordé droit de parole, même si je ne suis pas membre officiel de votre comité. Monsieur le président, avec votre permission, j'aimerais poser certaines questions à M. Benson, concernant le facteur de sécurité aux passages à niveau.

Je vois ici que l'on consacrera 25 millions de dollars, au cours de la présente année financière, à la Caisse des passages à niveau. Je ne connais pas tous les détails concernant cette caisse, monsieur Benson, mais j'aimerais tout de même que vous me rassuriez. D'après vous, se servira-t-on de cette caisse, au cours de l'année financière 1977-1978, aux mêmes fins que par le passé?

M. Benson: Oui.

M. Martin: Il n'y aura pas de changements dans les méthodes d'opération ni dans les méthodes de financement.

M. Benson: C'est un fonds renouvelable.

M. Martin: Oui.

M. Benson: Il a été question de faire disparaître cette caisse, mais il faut penser à ce genre d'éventualités longtemps à l'avance. D'après le document que j'ai ici, pour 1977-1978, nous avons un surplus, au 1er avril, de $3,800,000. Ces fonds sont probablement déjà affectés. Nous ne les avons tout simplement pas dépensés. Nous allons recevoir 25 millions de dollars. Nous nous proposons de verser 25 millions de dollars et il nous restera probablement quelques 3 millions de dollars à la fin de l'année financière.

Nous avons déjà demandé $3,200,000 de plus pour 1978-1979. Ces fonds sont engagés longtemps à l'avance.

M. Martin: D'après votre expérience passée, croyez-vous que ces fonds sont suffisants pour répondre à toutes les demandes que vous approuvez? Je ne dis pas que toutes les demandes qui vous sont soumises sont approuvées, mais de celles que vous approuvez, cette caisse vous suffit-il à en prendre soin?

M. Benson: Oui. Cependant, c'est un plan progressif. Si vous voulez vous débarrasser de tous les passages à niveau, il faut beaucoup plus d'argent que cela.

M. Martin: Je le comprends.

M. Benson: Donc, nous devons faire ce que nous pouvons avec ce crédit de 25 millions de dollars. Nous procédons par priorités. Évidemment, il arrive souvent que les gens ne sont pas d'accord avec les priorités que nous nous fixons, et il arrive parfois des accidents tragiques où ne pouvons être d'aucun secours. Cependant, nous étudions toutes les demandes qui nous parviennent, nous choisissons celles qui nous semblent les plus urgentes et nous nous en occupons d'abord.

M. Martin: Étudiez-vous toutes les demandes pour ensuite décider si vous avez suffisamment de fonds pour répondre à

[*Texte*]

have the funds to finance them? Or do you only process or review those applications that you previously determined you can finance? In other words, which comes first?

Mr. Benson: For example, there were 1,383 applications last year, which were all met and all dealt with.

Mr. Martin: Thirteen hundred and eighty-three applications were dealt with. That means either rejected, approved or . . .

Mr. Benson: Yes. I am told there were 1,383 applications. Only about half of them would be eligible for grants. The others would have to be picked up by various other authorities.

Mr. Martin: and of course it still remains the responsibility of the municipality involved to initiate the application and bring it forward through the province to you.

Mr. Benson: Or the railways.

Mr. Martin: They can also initiate an application. Can they?

Mr. Benson: Yes, but generally what happens is that the railways say to a municipality, we think maybe there should be a lifted crossing there, a grade separation, and the municipalities will usually pass on their request.

Mr. Martin: So the railways have the right to initiate an application if they feel there is a level crossing that in their view is one that requires a grade separation.

• 2125

Mr. Benson: I am informed that is the case.

Mr. Martin: All right. Just to go back to another aspect of the safety factor, assuming that there are many level crossings in the country, which I gather is a fairly correct assumption, that cannot be grade separated within the foreseeable future, as far as the safety factors at each of those crossings go, do you consider this is something of paramount importance or is of important to the Canadian Transport Commission to ensure that the safety factor is adequate in your views.

Mr. Benson: Of course it is. As a matter of fact, we keep inspecting these and testing them to make sure that they are operating properly and we instruct the railways to put in different types of protection at the crossings if they become more active. Incidentally there are about 35,000 level crossings.

Mr. Martin: Thirty-five thousand? We only have 1/10 of 1 per cent of them then in Scarborough.

Mr. Benson: There is a study going on in Scarborough right now.

Mr. Martin: Yes, I know that and I appreciate it. I was going to say that I want to thank your officials because we did have a meeting on this matter not too long ago and your officials have agreed to do a detailed study of each od those. Let us say that one of the factors that is determined in an assessment any where in the country, not necessarily in that area, is possibly reducing the speed of the trains through that

[*Interprétation*]

toutes? Ou n'étudiez-vous que les demandes au sujet desquelles vous avez décidé déjà que vous pourriez y répondre financièrement? En d'autres termes, quelle demande a la priorité?

M. Benson: Par exemple, nous avons reçu 1,383 demandes, l'an dernier, et nous les avons toutes étudiées.

M. Martin: Mille trois cents quatre-vingt trois demandes ont été étudiées. C'est-à-dire rejetées, approuvées ou . . .

M. Benson: Oui. On me dit qu'il y a eu 1,383 demandes. On n'aurait pu accorder de subventions que dans la moitié de ces cas. Les autres cas relevaient d'autres organismes.

M. Martin: Évidemment, c'est toujours à la municipalité concernée de vous faire parvenir sa demande par le biais de la province.

M. Benson: Ou aux sociétés ferroviaires.

M. Martin: Ces sociétés peuvent toutes aussi vous faire parvenir une demande?

M. Benson: Oui, mais ce qui arrive habituellement, c'est que les sociétés ferroviaires disent à la municipalité qu'il serait peut-être bon de faire surélever un passage à niveau par ci ou par là, et les municipalités s'occupent habituellement de faire la demande.

M. Martin: Donc, les sociétés ferroviaires ont le droit de faire une demande si elles croient qu'il serait préférable de faire surélever ou abaisser un passage à niveau.

M. Benson: C'est ce qu'on me dit.

M. Martin: Parfait. Pour en revenir à un autre aspect de la sécurité, supposons qu'il y a un bon nombre de passages à niveau à travers le pays qui ne peuvent être ni surélevés ni abaissés à court terme, en ce qui concerne la sécurité à chacun des ces passages à niveau, croyez-vous qu'il s'agit là de quelque chose d'une importance extrême ou, en ce qui concerne la Commission canadienne des transports, croyez-vous qu'il est important de vous assurer que le facteur sécurité est suffisant, d'après vous?

M. Benson: Évidemment que si. Nous inspectons sans cesse ces passages pour nous assurer qu'ils fonctionnent normalement et nous ordonnons aux société ferroviaires d'installer divers systèmes de sécurité à divers passages à niveau si la circulation augmente. Incidemment, il y a environ 35,000 passages à niveau au pays.

M. Martin: Trente-cinq mille? Donc, à Scarborough, nous n'en n'avons que 1/10 de 1 p. 100 du total.

M. Benson: Il se fait justement une étude à ce sujet, à Scarborough, à l'heure actuelle.

M. Martin: Oui, je le sais et j'en suis heureux. J'allais dire que je voulais remercier vos fonctionnaires parce que nous les avons rencontrés, il n'y a pas longtemps, et ils ont consenti à étudier chacun de ces passages à niveau en détail. Une des solutions apportées, partout au pays, pas seulement dans cette région précise, est de réduire la vitesse des trains à certains passages à niveau. Avez-vous les pouvoirs qu'il faut pour étudier cette question et imposer une réduction de vitesse?

[*Text*]

particular intersection. Do you have the authority to look at that and, indeed, impose a lower speed?

Mr. Benson: Of course we do.

Mr. Martin: Have you, in fact, ever done that?

Mr. Benson: Oh yes. All the time we do it. Whenever there is an accident or something.

Mr. Martin: You have an automatic drop there for a few days.

Mr. Benson: Yes, but we also . . .

Mr. Martin: It goes down to 25 miles an hour from 90 miles an hour and then wham, right back up to 90 again.

Mr. Benson: We keep watching and then if we have . . .

Mr. Martin: Yes.

Mr. Benson: . . . reason to worry about a particular area, a particular crossing, we will tell them to slow down.

Mr. Martin: I guess what I am asking, do you have the authority to have the railways change their own internal regulations for speeds in various areas?

Mr. Benson: We have issued permanent regulations, permanent slow speed orders for particular places.

Mr. Martin: But you can change those speeds?

Mr. Benson: Yes, yes we can.

Mr. Martin: They simply change the page in their manual.

Mr. Benson: But we have to change them, not them, they cannot change them.

Mr. Martin: Is the responsibility up to you to initiate better quality of safety standards at level crossings or is the responsibility with the railways or with the municipalities?

Mr. Benson: Safety is our responsibility. We do our utmost to examine safety standards in respect of railway transportation. Here we have been talking about both freight and passenger service and crossings, pedestrian protection, within the limitation of the funds we can get.

Mr. Martin: Do the railways have a responsibility to initiate better safety devices at crossings if they consider there are inadequate safety measures there?

Mr. Benson: Yes they do.

Mr. Martin: So they have a responsibility to do some examinations of situations themselves? Do they, in fact, carry out this responsibility to the best of your knowledge?

Mr. Benson: I am told that they are quite responsible.

The Chairman: Thank you, Mr. Martin. Mr. Forrestall.

[*Interpretation*]

M. Benson: Certainement.

M. Martin: L'avez-vous déjà fait?

M. Benson: Mais oui. Nous le faisons tous les jours. Toutes les fois qu'il y a un accident ou quelque chose du genre.

M. Martin: Il y a réduction automatique pour quelques jours.

M. Benson: Oui, mais aussi . . .

M. Martin: Ça passe à 25 milles à l'heure, de 90 que c'était, puis, du jour au lendemain, nous revoilà à 90 milles à l'heure.

M. Benson: Nous étudions continuellement la situation et, si nous avons . . .

M. Martin: Oui.

M. Benson: . . . certaines craintes concernant une région précise, un passage à niveau précis, nous imposons une réduction de vitesse.

M. Martin: Ce que je veux savoir, c'est si vous avez le pouvoir d'ordonner aux sociétés ferroviaires de changer leurs propres règlements concernant la vitesse dans certaines régions.

M. Benson: Nous avons déjà imposé des règlements permanents concernant la réduction de vitesse pour certains endroits bien précis.

M. Martin: Vous avez le pouvoir d'imposer ces changements?

M. Benson: Oui.

M. Martin: On ne fait que changer la page dans un manuel.

M. Benson: C'est à nous de les changer, les sociétés ne peuvent pas le faire par elles-mêmes.

M. Martin: Est-ce à vous d'assurer des normes de sécurité plus élevées aux passages à niveau ou est-ce aux sociétés ferroviaires ou aux municipalités de le faire?

M. Benson: La sécurité est notre responsabilité. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour étudier à fond les normes de sécurité en ce qui concerne le transport ferroviaire. Et cela comprend le service passagers, le transport de marchandises, les passages à niveau, la protection des piétons, mais tout dépend des fonds dont nous disposons.

M. Martin: Les sociétés ferroviaires ont-elles la responsabilité d'améliorer les mesures de sécurité à un passage à niveau si elles les y trouvent inadéquates?

M. Benson: Oui.

M. Martin: Donc, elles ont la responsabilité d'étudier ces situations par elles-mêmes? Au meilleur de votre connaissance, le font-elles vraiment?

M. Benson: On me dit qu'elles s'acquittent très bien de cette tâche.

Le président: Merci, monsieur Martin. Monsieur Forrestall.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Mr.Chairman, just one or two brief questions in respect of the estimates. If I could draw you attention to . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Forrestall, I would appreciate it if the questions would be as quick as possible in that we have five other questioners to get in during our allotted time.

Mr. Forrestall: Everybody wants a second round, do they? I might want to play the violin for 10 minutes, that might be interesting, too. I wanted to ask if I could direct the Chairman's attention to the manpower on the top, I could never figure out the pages, of 27-80. Your total man-years authorized, 33; your planned continuing employees on March 31, 1978 is 33. Do I understand 39 to be the planned years authorized for March 31, 1978? In other words, this year an increase of 6? Am I reading and interpreting . . .

Mr. Benson: You are talking about rail safety.

Mr. Forrestall: I am talking about executive.

Mr. Benson: Oh, executive. Wait a minute now.

Mr. Forrestall: I am talking about the column dealing with Executive, Scientific nd Professional, Administrative and Foreign Service, Technical, Administrative Support, Operational, it is your manpower requirement.

• 2130

It just seems to me that you are decreasing by six and I wonder why. Six members of your executive. Mass resignation?

Mr. Benson: No, not really. I would have to check this.

Mr. Forrestall: Right out of the country.

An hon.Member: Does that include commissioners?

Mr. Forrestall: While you are looking at it, the same question applies to the administrative and foreign service category where there is again that little bump of six, this time a plus six as opposed to a minus.

Mr. Benson: There were some vacant positions in the executive category that were not filled, I am informed, because of a manpower freeze we had during the year.

The other question was in which category . . .

Mr. Forrestall: I understand correctly then that your authorized strength now is 39, but one year from now it will be approximately 33. So the freeze is permanent. You are losing six executive positions. What positions will they be? Have they been identified? I presume they are executie. Will they be transferred into other branches of the department or are you going to lose them to the Minister . . .

Mr. Benson: I am afraid I will have to look that up. I do not know of any senior executive positions that are vacant within the Commission.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, it is the high-handed Minister's method of getting a secretariat for these new powers he is about to usurp in Parliament. That is what it is all about.

[*Interprétation*]

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais poser une ou deux courtes questions sur le budget. Si je puis me permettre d'attirer votre attention . . .

Le président: Je vous demande pardon, monsieur Forrestall, mais si vous pouviez poser de courtes questions, cela nous accommoderait tous, car il y a cinq autres personnes qui voudraient prendre la parole d'ici la fin de la réunion.

M. Forrestall: Tout le monde veut un deuxième tour? J'aimerais peut-être jouer du violon pendant dix minutes, ce pourrait être intéressant aussi. Le président pourrait peut-être m'aider à comprendre la question de la main-d'œuvre, à la page 27-81. Les années-hommes totales autorisées sont de 33. L'effectif constant projeté au 31 mars 1978 est de 33. Est-ce que les 39 années-hommes sont les années-hommes projetées pour le 31 mars 1978? En d'autres termes, s'agit-il d'une augmentation de six? Est-ce que j'interprète bien . . .

M. Benson: Il s'agit de la sécurité ferroviaire.

M. Forrestall: Il s'agit de la direction.

M. Benson: Oh, la direction. Un instant.

M. Forrestall: Il s'agit de la colonne qui traite de direction, sciences et professions, administration et service extérieur, technique, soutien administratif, exploitation, il s'agit de vote main-d'œuvre.

Il me semble qu'il y a une diminution de 6 et je me demande pourquoi. Six membres de la direction. Des démissions en masse?

M. Benson: Non, pas vraiment. Il me faudrait vérifier.

M. Forrestall: Ils s'en vont à l'étranger.

Une voix: Cela comprend les commissaires?

M. Forrestall: Tandis que vous y êtes, pour ce qui est du secteur administration et services extérieurs, cette difference de 6 nous revient, mais il s'agit d'une augmentation plutôt que d'une diminution cette fois-ci.

M. Benson: On me dit qu'il y avait des postes de direction vacants qui n'ont pas été comblés à cause du programme de restriction.

L'autre question concernait la catégorie . . .

M. Forrestall: Si j'ai bien compris, le personnel autorisé est de 39, mais il n'y en aura plus que 33 d'ici un an. Donc, la restriction est permanente. Vous perdez 6 postes de direction. De quels postes s'agit-il? L'a-t-on précisé? J'imagine qu'il s'agit de postes de direction. Y aura-t-il des transferts à d'autres postes au sein de la Commission ou s'agira-t-il de transferts au ministère . . .

M. Benson: Je devrai me renseigner à ce sujet. Que je sache, il n'y a pas de postes de la haute direction à combler au sein de la Commission.

M. Forrestall: Monsieur le président, c'est la façon autoritaire dont le ministre s'y prend pour se créer un secrétariat pour ses nouveaux pouvoirs qu'il a déjà presque arrachés au parlement. Voilà l'essentiel de ces manœuvres.

[*Text*]

Mr.Benson: No.

Mr. Forrestall: Oh, yes. It is.

Mr. Benson: You are not serious.

Mr. Forrestall: I wanted to ask last year— Mr. Chairman, that is fine. Perhaps if . . .

Mr. Benson: Our man-year budget over-all has reduced slightly over the past two years.

Mr. Forrestall: We have lost six men. I am tempted to ask what they have been doing.

Mr. Benson: It is 901 to 886.

Mr. Forrestall: Could I ask one question? I will accept . . .

Mr. Benson: I will give you the information. I will send it to you.

Mr. Forrestall: That is fine. You carry two in the operational category. What does "operational" mean and what do these two men do, just very briefly?

Mr. Benson: Storemen.

Mr. Forrestall: Part of your program description which will give you, I suppose, all the money you need, includes under research:

> . . . The initiation of studies concerned with determining how co-ordination in the development and regulation of the various modes of transport can be achieved.

What studies have you initiated or do you intend to initiate in the coming year?

I knew the Chairman did not know what was going on in his own Commission. No wonder the Minister wants to take him over . . .

Mr. Benson: Could you repeat your question?

Mr. Forrestall: Under your program description, under the title of "Research", you do a variety of things that have to do with the requirements of the National Transportation and other related Acts. But you have as well the initiation of studies concerned with determining how co-ordination in the development and regulation of the various modes of transport can be achieved. What studies are you initiating this year?

Mr. Benson: I will ask Mr. Gizbert to answer that.

Mr. K. W. Studnicki-Gizbert (Executive Director, Research, Canadian Transport Commission): Some of the studies, Mr. Chairman, are very prosaic. They may relate to liability of insurance on inter-modal transport.

Mr. Forrestall: Oh, a great place. I knew that would be a great place.

Mr. Studnicki-Gizbert: They are useful but very prosaic nuts-and-bolts studies of what we do with containers under different conditions and how you treat your liabilities, how you treat documentation, and things of that order.

Mr. Forrestall: These are ongoing studies.

[*Interpretation*]

M. Benson: Non.

M. Forrestall: Oh, oui. C'est bien cela.

M. Benson: Vous n'êtes pas sérieux.

M. Forrestall: L'an dernier, je voulais . . . Monsieur le président, c'est parfait. Peut-être si . . .

M. Benson: Il y a eu une diminution légère des années-hommes, pendant les deux dernières années.

M. Forrestall: Nous avons perdu six hommes. Je me demande presque ce qu'ils faisaient.

M. Benson: Nous sommes passés de 901 à 886.

M. Forrestall: Est-ce que je pourrais poser une question . . . J'accepterai . . .

M. Benson: Je vous donnerai ces renseignements. Je vous les ferai parvenir.

M. Forrestall: Parfait. Vous avez deux hommes dans la catégorie «exploitation». Que veut dire le mot «exploitation» et que font ces deux hommes, en résumé?

M. Benson: Préposés à l'entreposage.

M. Forrestall: Une partie de la description du programme, qui vous assurera tous les fonds dont vous avez besoin, sans doute, se lit comme suit, au titre «recherche»:

> . . . études pour trouver les moyens de coordonner le perfectionnement et la réglementation des divers modes de transport.

Quelles sont ou seront ces études au cours de l'année qui vient?

Je savais bien que le président ne savait pas ce qui se passait au sein de sa propre commission. On ne doit pas être étonné donc, que le ministre lui demande de prendre en main . . .

M. Benson: Pourriez-vous répéter votre question?

M. Forrestall: Dans votre description du programme, au titre «Recherche», vous faites toutes sortes de choses qui correspondent aux exigences de la Loi nationale sur les transports et d'autres lois connexes. Mais vous élaborez aussi des études pour trouver les moyens de coordonner le perfectionnement et la réglementation des divers modes de transport. Quelles études entreprenez-vous cette année?

M. Benson: Je demanderai à M. Gizbert de répondre à cette question.

M. K. W. Studnicki-Gizbert (directeur exécutif, Service de recherches, Commission canadienne des transports): Certaines de ces études, monsieur le président, sont plutôt terre-à-terre. Par exemple, il peut être question d'assurance pour le transport inter-modal.

M. Forrestall: Bravo, c'est le poste budgétaire par excellence. Je savais bien que l'on se retrouverait là.

M. Studnicki-Gizbert: Il s'agit d'études utiles, mais très terre-à-terre de ce que nous faisons avec des conteneurs, dans différentes circonstances, de la responsabilité vis-à-vis des engagements, de documentation, de toutes sortes de choses de ce genre.

M. Forrestall: Il s'agit d'études déjà en cours.

[*Texte*]

Mr. Studnicki-Gizbert: That is quite correct, sir.

Mr. Forrestall: They are not what you might call initiated studies in this coming year.

Mr. Studnicki-Gizbert: No, sir. Those are ongoing studies. Another ongoing study, which is a major one, relates to the movement of freight and the forecasts in freight demands.

• 2135

Mr. Forrestall: All right. You do not intend then to initiate any new studies, for example, with respect to usefulness of the low level of automatic insurance to people that are killed on these airplanes that fly into the ground once in a while?

Mr. Studnicki-Gizbert: Mr. Chairman, the insurance problems we are dealing with are those relating to international conventions.

Mr. Forrestall: Yes.

Mr. Studnicki-Gizbert: And, as you will appreciate, it is a matter of assorted international bodies which are not moving very fast and it is an ongoing problem of briefing our delegations to take the best possible position.

Mr. Forrestall: Do we consider at this time, Mr. Chairman, the current levels of insurance for domestic travel to be adequate?

Mr. Studnicki-Gizbert: For domestic travel in the air, I stand corrected here as a part of the licensing procedures of the Air Transport Committee. The carrier has to carry certain liability insurance.

Mr. Forrestall: I am quite aware of that but I was wondering whether we continue to perceive them as being adequate for 1977, 1978, 1980. When was the last time the minimums were changed?

The Chairman: You will have to come up to the microphone, sir, please.

Mr. Forrestall: Keep this up and I will have them all up here.

The Chairman: Would you identify yourself please, sir?

Mr. D. F. Quirt (Director, Operations Branch, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission): I am Mr. Quirt, Director of Operations, Air Transport Committee.

Mr. Forrestall: I have one or two questions. When was the last time we had an increase in the minimum protection required by the CTC for domestic carriers with respect to passengers and do we continue to consider that to be an adequate level?

Mr. Quirt: The minimum liability insurance is in the air carrier regulations and is set as a minimum. I am not aware that any carrier just carries the minimum; there is a requirement that they carry at least that much.

[*Interprétation*]

M. Studnicki-Gizbert: C'est exact, monsieur.

M. Forrestall: Ce ne sont pas des études qu'on est sur le point d'entreprendre au cours de l'année à venir.

M. Studnicki-Gizbert: Non, monsieur. Il s'agit d'études déjà en cours. Il y a une autre étude importante en cours concernant le mouvement des cargaisons et les prévisions de demandes de transport.

M. Forrestall: Parfait. Donc, vous n'avez pas l'intention d'entreprendre de nouvelles études, par example, concernant l'utilité d'une assurance obligatoire à peu de frais pour les gens dans ces avions qui piquent malencontreusement vers le sol de temps à autre?

M. Studnicki-Gizbert: Monsieur le président, les problèmes d'assurance dont nous nous occupons concernent les conventions internationales.

M. Forrestall: Oui.

M. Studnicki-Gizbert: Et, vous le comprendrez, nous avons affaire à de nombreux organismes internationaux qui n'ont pas tendance à faire d'excès de vitesse, et il y a le problème éternel des instructions à donner à nos délégués pour qu'ils prement la meilleure attitude possible.

M. Forrestall: Monsieur le président, les limites actuelles des assurances sont-elles suffisantes en ce qui concerne les voyages à l'intérieur de notre pays?

M. Studnicki-Gizbert: Les voyages par avion à l'intérieur de notre pays, et je comprends mieux le sens de votre question, sont visés par la réglementation du comité des transports aériens. Le transporteur doit avoir un certain montant d'assurance.

M. Forrestall: Je le sais très bien, mais je me demande si ces assurances suffisent pour 1977, 1978 ou 1980. Quand a-t-on révisé pour la dernière fois le montant minimum?

Le président: Vous devez vous avancer jusqu'au microphone, monsieur.

M. Forrestall: Si cela continue ainsi, ils y seront tous, au microphone.

Le président: Vous pouvez nous dire qui vous êtes, monsieur?

M. D. F. Quirt (directeur, direction de l'exploitation, comité des transports aériens, Commission canadienne des transports): Je suis M. Quirt, directeur de l'exploitation, comité des transports aériens.

M. Forrestall: J'ai une ou deux questions à vous poser. A quand remonte la dernière révision et le dernier changement concernant l'assurance minimale que la C.C.T. exige des transporteurs aériens pour leurs passagers? S'agit-il toujours d'un minimum adéquat?

M. Quirt: L'assurance minimale est fixée par le règlement concernant les transporteurs aériens, il s'agit d'un minimum. Je ne crois pas qu'aucun transporteur se contente de ce minimum; cependant, on exige d'eux ce minimum.

[*Text*]

Mr. Forrestall: What minimum do we require Air Canada to carry in moving a passenger from Ottawa to Montreal, a Canadian citizen?

Mr. Benson: I would have to check this for you, I just do not have the statistics.

Mr. Forrestall: My original question was that we are not initiating any studies that would commence looking into the adequacy of the minimum insurance.

Mr. Quirt: This is a matter that is being discussed within the Committee at this particular time.

Mr. Forrestall: That is what I understood and it took a long time to get it out.

Mr. Benson: It has not been a study that we have commissioned sort of thing. It is being done within the Air Transport Committee itself.

Mr. Forrestall: Right. That is good. The question is being looked at seriously; that was my question. Can we expect some conclusion with respect to that before the end of the year?

Mr. Benson: We will try. I really cannot tell you whether it will be concluded or not but we will keep you informed as to how it is coming.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. First of all, on the rail aspect of rail passenger in the Atlantic region, Mr. McCain mentioned the CN and he talked about some contradictions but to set the record straight there will be no contradictions. If my memory serves me correctly when that very fine Canadian, Mr. Macdougall, a Cape Bretoner, who was the Vice-President of the CN for the Atlantic region, that question was settled once and for all as to the *Scotian* and the *Ocean Limited* going up through Campbellton to Mont-Joli and on its way to Montreal. It is my understanding from recent inquiry from the CN that that particular main line would remain as is.

Mr. Chairman, through you to Mr. Benson, I have a few questions about VIA rail. They will be obliged to meet the same legal responsibilities as the CN?

Mr. Benson: Do you mean with respect to providing service.

Mr. Harquail: And the existing . . .

Mr. Benson: Yes, as I understand the situaton, we are to continue to have the right to demand that service be provided in a particular area. And instead of it being done by CN it will be done by VIA rail or CP.

Mr. Harquail: So it is a new name and a new image and a new thrust, but they will be obliged to meet the mandate of Canadian National Railways as far as passenger rail is concerned?

Mr. Benson: That is my understanding, yes. I have not seen a new bill or anything at this stage, but I have not seen any prospect of that being changed.

[*Interpretation*]

M. Forrestall: Et quel minimum exigeons-nous d'Air Canada pour transporter un voyageur d'Ottawa à Montréal, un voyageur qui est citoyen canadien?

M. Benson: Je devrai faire quelques vérifications, je n'ai pas ces chiffres.

M. Forrestall: J'avais donc raison de prétendre qu'on n'entreprend aucune nouvelle étude concernant un minimum d'assurance adéquat.

M. Quirt: Le comité étudie justement cette question.

M. Forrestall: C'est ce que j'avais compris, mais cela a pris du temps avant de le faire confirmer.

M. Benson: Ce n'est pas une étude que nous avons commanditée. C'est le comité des transports aériens lui-même qui s'en occupe.

M. Forrestall: Parfait. C'est très bien. On étudie la question sérieusement; c'est ce que je voulais savoir. Et connaîtra-t-on les conclusions de l'étude avant la fin de l'année?

M. Benson: Je l'espère. Je ne puis rien vous promettre, mais nous vous tiendrons au courant de ce qui se passe.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, en ce qui concerne le service aux passagers dans la région de l'Atlantique, M. McCain a parlé du CN, il a fait état de certaines contradictions; j'aimerais bien régler les questions soulevées par ces contradictions. Si ma mémoire est bonne, quand ce grand canadien, M. Macdougall, originaire du Cap-Breton, était vice-président du CN pour la région de l'Atlantique, cette question a été réglée une fois pour toutes en ce qui concerne le *Scotian* et le *Ocean Limited* qui se rendaient à Mont-Joli et Montréal en passant par Campbellton. D'après les derniers renseignements que j'ai obtenus de CN, cet état de choses ne changerait pas.

Monsieur le président, avec votre permission, j'aurais quelques questions à poser à M. Benson concernant VIA rail. Cet organisme aura-t-il les mêmes responsabilités légales que le CN?

M. Benson: Vous voulez dire en ce qui concerne le service à offrir.

M. Harquail: Et l'existence . . .

M. Benson: Oui, si j'ai bien compris, nous aurons toujours le pouvoir d'exiger qu'un service soit fourni dans une région précise. Et ce service, au lieu d'être assuré par CN, sera assuré par VIA rail ou CP.

M. Harquail: Donc, il s'agit d'u nouveau nom, d'une nouvelle image et d'un nouveau départ, mais obligera-t-on cette nouvelle société à respecter le mandat des Chemins de fer nationaux du Canada en ce qui concerne le service voyageurs?

M. Benson: Oui, c'est ce qu'il me semble. Je n'ai pas encore eu l'occasion de voir de nouveaux projets de loi ou quelque chose de ce genre jusqu'ici, mais je n'ai pas entendu dire, non plus, que cet aspect changerait.

[*Texte*]

Mr. Harquail: If I understood correctly, there was someone a minute ago from the Air Branch. I wonder if I might ask Mr. Benson whether he has someone here from the Air Branch? I was questioning earlier, you did not like to get involved in their decision. Is there someone here could answer for that decision?

Mr. Benson: The decision is made by the commissioners. They are responsible for it. The staff are not responsible for that decision. I cannot do other than stand on the decision unless it is appealed. If it is appealed, a different group of people looks at it.

Mr. Harquail: There would be no occasion when we would be able to call them as a witness, Mr. Chairman, I do not suppose.

Mr. Benson: I do not think any more so than you can call a judge to tell you, beyond his decision, why he does something.

Mr. Harquail: All right. Mr. Benson, I wonder if you could just inform our committee a bit about the contract you mentioned with Air Canada. Who issues this contract? How broad is it? What are the terms? Is that from Vancouver to Newfoundland?

Mr. Benson: The contract—I thought it was produced last year in the House, or was asked for anyway—is where Air Canada was required by the Government of Canada, or given the right by the government of Canada, to serve a whole bunch of points in Canada.

Mr. McCain: Once a week.

Mr. Benson: No, I do not think there was any time. Many of the points they did not serve; but if they choose to serve them, and they are under the contract, they can serve them. This sometimes causes some difficulty, because we can say to EPA or Pacific Western you can or cannot go there, and if we allow them to go there and Air Canada says: we are going to serve it because it is on our contract, there is nothing we can do about it.

Mr. Harquail: Thank you. I already made the pitch for continued rail passenger service and the need for improving the equipment and the efficiency of the service as it exists. You have indicated your excellent co-operation and willingness throughout this evening to look into different matters, I am wondering whether, as my final point, I might ask Mr. Benson whether would keep in mind the problem in the Atlantic Provinces today with respect to air passenger service, and not only that linking the four Atlantic Provinces. As you know, there is some excellent service from Halifax to Montreal—or we can go west, but there is nothing going east, from New Brunswick to Halifax, say, or to Newfoundland or to P.E.I. That still remains a serious problem and the need is there, the whole question, let us say of going from Northern New Brunswick to Halifax or going even in New Brunswick to Halifax or going even in New Brunswick itself, within the province. There is talk about consideration of the possibility of interprovince service of, say, the six cities, to be able possibly to use the twin-engine Otters, or something like that type of

[*Interprétation*]

M. Harquail: Si j'ai bien compris, il y avait quelqu'un de la Direction des traansports aériens ici, il y a quelques instants. Pourrais-je demander à M. Benson s'il y a quelqu'un de ce service ici? Quand je posais mes questions tout à l'heure, vous ne vouliez pas vous mêler de leur décision. Y a-t-il quelqu'un ici responsable de cette décision?

M. Benson: Ce sont les commissaires qui prennent la décision. Ce sont eux les responsables. Le personnel n'est pas responsable. A moins qu'il n'y ait appel, je dois appuyer la décision. S'il y a appel, c'est un autre groupe qui s'en occupe.

M. Harquail: Je crois bien, monsieur le président, que nous ne pourrons jamais les faire comparaître comme témoins.

M. Benson: Pas plus que vous ne pourriez demander à un juge de vous donner des renseignements supplémentaires sur les motifs de son jugement.

M. Harquail: Parfait. Monsieur Benson, pourriez-vous nous dire un mot de ce contrat d'Air Canada dont vous avez parlé. Qui accorde le contrat? Quelle est sa portée? Quelles en sont les conditions? Est-ce de Vancouver à Terre-Neuve?

M. Benson: Il me semble que ce contrat a été déposé à la Chambre l'an dernier, ou du moins qu'on a demandé à ce qu'il le soit, et il stipule que le gouvernement du Canada exige d'Air Canada de desservir un tas de régions au Canada ou, du moins, lui donne l'autorisation.

M. McCain: Une fois par semaine.

M. Benson: Non, ce n'est pas stipulé. Il y a bien des régions qu'elle ne dessert pas. Cependant, si Air Canada décidait de les desservir, il y a ce contrat et elle peut le faire. Cela crée parfois certains problèmes parce que parfois nous permettons à EPA ou à *Pacific Western* de desservir ces régions; si nous le leur permettons et qu'Air Canada exige de desservir ensuite cette région parce qu'elle est désignée dans le contrat, nous n'y pouvons rien.

M. Harquail: Merci. J'ai déjà plaidé en faveur du transport ferroviaire pour les voyageurs sans parler de l'amélioration du matériel roulant et l'efficacité du service existant. Vous avez fait preuve de bonne volonté et d'un esprit de collaboration louables, ce soir, en nous disant que vous étudieriez différentes questions, mais je me demande si je ne pourrais pas, comme dernière question, demander à M. Benson de ne pas oublier le problème des provinces de l'Atlantique en ce qui concerne le service de transport aérien pour les voyageurs, et je ne veux pas seulement parler des circuits qui relient les quatre provinces maritimes. Comme vous le savez, il y a un service excellent de Halifax à Montréal, il en va de même pour le service vers l'Ouest, mais il n'y a rien du Nouveau-Brunswick à Halifax, par exemple, ou à Terre-Neuve ou à l'Île-du-Prince-Édouard. C'est toujours un problème très sérieux, il y a un besoin, et il y a toute la question du transport à partir du Nord du Nouveau-Brunswick jusqu'à Halifax, sans parler du problème de transport à l'intérieur du Nouveau-Brunswick même, à l'intérieur de la province. On parle d'un éventuel service interprovincial

[*Text*]

equipment, to give a daily service to allow people, especially, to get to the capital of that province.

I would certainly enlist and solicit your support, as Chairman of the Transport commission, in any way to keep an eye on that situation.

Mr. Benson: Yes, I certainly will undertake to keep an eye on it. We are in the position where we can only grant licences if people make applications. Then, if people do not live up to a licence that is granted we can take it away from them, and somebody else can apply for it. That is the general position we are in.

But we have held hearings in the Atlantic Provinces on a broader scale than this with respect to the unit-toll service in the Atlantic Provinces, which I sat on three years ago, or something. Certain improvements were made at that time. The question of third-level sevices: we can grant licences to third-level carriers, but we cannot subsidize them—sort of thing. We do not have the power to do that. We have neither the money nor the power.

Mr. Harquail: May I draw from your comments tonight that you do not foresee any dangers of cutbacks in the existing air passenger service going West out of the Maritimes, Atlantic Canada, to Montreal, Toronto and Ottawa?

Mr. Benson: I certainly have not heard of any.

Mr. Harquail: And that you would look at it with some consideration as to what might be done to improve the situation in the Atlantic provinces?

• 2145

Mr. Benson: Yes.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. With the Committee's permission, I just might ask a question with regard to the Air Canada contract: are there any discussions going on now, Mr. Benson, that will come under your jurisdiction vis-a-vis the jurisdiction you have over the majority of other airlines?

Mr. Benson: There has not been any statement in this regard by the Minister and it really is up to the government to say whether or not they wish to change those conditions.

The Chairman: Thank you.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I do not want to get into any political argument tonight and I do not think I am, but I am of the opinion that nothing is sacred any longer in transportation. According to the outline of the Minister, whether it be passenger or rail, the whole deal is getting a review. If there is passenger service in Restigouche County and not in Edmund-

[*Interpretation*]

entre, disons, six villes où l'on pourrait peut-être se servir d'avions bi-moteurs Otter ou de quelque chose de ce genre, ce qui assurerait un service journalier à ceux qui veulent se rendre dans la capitale de cette province.

Je sollicite donc votre appui, en votre qualité de président de la Commission des transports et j'espère que vous étudierez très attentivement cette situation.

M. Benson: Oui, vous pouvez être sûr que cette situation fera l'objet de mes préoccupations. Nous pouvons accorder des permis seulement si les gens nous en font la demande. Puis, si les gens ne respectent pas les conditions, on les leur enlève, et quelqu'un d'autre peut faire une demande. C'est tout ce que nous pouvons faire.

Cependant, il y a eu dans les provinces de l'Atlantique où l'on a discuté de façon plus large des audiences d'un service à péage unitaire dans les provinces de l'Atlantique, et j'y ai assisté, il y a environ trois ans. Certaines améliorations ont été apportées à l'époque. En ce qui concerne les services de troisième niveau, nous pouvons accorder des permis à des transporteurs du troisième niveau, mais nous ne pouvons pas les subventionner ou les quasi-subventionner. Nous n'avons pas ces pouvoirs. Nous n'avons ni les fonds ni les pouvoirs nécessaires.

M. Harquail: D'après ce que vous avez dit ce soir, vous ne semblez pas prévoir de réduction du service de transport aérien pour voyageurs en direction de l'Ouest à partir des provinces Maritimes, de la région de l'Atlantique, jusqu'à Montréal, Toronto et Ottawa?

M. Benson: Je n'ai certainement jamais entendu parler d'un tel projet.

M. Harquail: Et vous surveillerez de très près ce qu'on pourrait faire pour améliorer la situation dans les provinces de l'Atlantique?

M. Benson: Oui.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Avec la permission du Comité, j'aimerais poser une question concernant le contrat d'Air Canada: Monsieur Benson, y a-t-il à l'heure actuelle et sous votre responsabilité des entretiens portant sur vos pouvoirs sur la majorité des autres lignes aériennes?

M. Benson: Le ministre n'a pas fait de déclaration à ce sujet, et c'est au gouvernement de décider s'il veut les modifier.

Le président: Merci.

Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, je ne veux pas m'embarquer dans un débat politique ce soir, et je ne crois pas que je le fasse, mais j'estime qu'il n'y a plus rien de sacré dans le domaine du transport. D'après le tableau que nous a brossé le ministre, qu'il s'agisse du transport de marchandises ou de voyageurs, tout est en cours de révision. S'il y a un service

[*Texte*]

ston there will be a conflict of each trying to get it and I will certainly be trying to get it in the area in which I reside, at least, as handy as possible. You have us stripped pretty well right now, but if this concept of a single passenger line through Canada goes through, then it cannot serve Edmundston, St. Stephen and Restigouche County at the same time. So I think there will be an element of conflict of interest between various New Brunswick members regardless of party. I think anything you might have considered sacred in the past has been washed down the drain by the remarks of the present Minister.

Do you have anything whatsoever to do with the billing regulations, insurance regulations or anything else pertaining to rail car movements on ferries?

Mr. Benson: Are you talking here of the CNR ferries, for example.

Mr. McCain: Yes.

Mr. Benson: Yes, that is the Ministry of Transport's responsibility. We do not have that.

Mr. McCain: There is none of that in your field?

Mr. Benson: No, ferries is their responsibility.

Mr. McCain: So if they want a change in billing and a change in their responsibility for safety of traffic and container, that is up to the Minister?

Mr. Benson: That is right.

Mr. McCain: I will try him later then.

Do you have a breakdown anywhere in your records of the amount of money that you spend by province?

Mr. Benson: We do not have a breakdown. The large amounts that we spend are in the subsidization of passenger traffic and . . .

Mr. McCain: Freight?

Mr. Benson: . . . branchlines plus the Maritimes Freight Rates Act and the Atlantic region and we have a breakdown of those. We have it by company; I do not think we have it by provinces. We can show you for the branchlines and the passenger services, how much the loss is on each line. As a matter of fact this is in the Annual Report which you will be getting within a couple of weeks.

Mr. McCain: Yes, but we will not be able to tell how much you spent in New Brunswick, Nova Scotia, Ontario or Quebec or any other province. We will have a hell of a lot of mathematics of our own to do.

Mr. Benson: You will be able to tell how much is spent on every branch-line and they are located by province generally speaking. Passenger services between points are also generally by province. For example, in New Brunswick, there is one

[*Interprétation*]

voyageurs dans le comté de Restigouche et qu'il n'y en a pas à Edmundston, il y aura un conflit parce que chacun essayera de tirer la couverture à lui, et je ferai tout pour que ce service soit implanté dans la région où je vis ou, du moins, le plus près possible de cette région. Jusqu'ici, vous avez réussi à nous enlever presque tout, mais si on adopte l'idée d'un seul service voyageurs qui traverse le Canada d'un océan à l'autre, alors on ne peut pas desservir en même temps Edmundston, St. Stephen et le comté de Restigouche. Je crois donc que c'est une source de conflit d'intérêts entre les différents députés qui représentent les circonscriptions du Nouveau-Brunswick, et ce, quel que soit leur parti politique. A mon sens tout ce qui était tenu pour sacré par le passé, en prend un rude coup, si l'on s'en tient aux propos du ministre actuel.

Avez-vous quelque chose à voir avec les règlements concernant la facturation, les assurances ou toute autre chose concernant le mouvement de wagons marchandises sur les traversiers?

M. Benson: Il s'agit des traversiers du CN, par exemple.

M. McCain: Oui.

M. Benson: Oui, c'est du ressort du ministère des Transports. Nous n'avons rien à voir là-dedans.

M. McCain: Vous ne vous en occupez pas?

M. Benson: Non, les traversiers, c'est leur responsabilité.

M. McCain: Donc, si l'on veut modifier la facturation ou les responsabilités en matière de sécurité de la circulation ou des conteneurs, c'est au ministre d'en décider?

M. Benson: C'est exact.

M. McCain: Je lui poserai donc ces questions quand je le verrai.

Dans vos dossiers, avez-vous le détail des montants dépensés par province?

M. Benson: Nous n'avons pas de ventilation détaillée. Le gros de nos fonds sert à subventionner le service voyageurs et . . .

M. McCain: Le transport de marchandises?

M. Benson: . . . les embranchements, sans oublier la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ainsi que la région de l'Atlantique; nous avons le détail de ces chiffres. Nous les avons par société; je ne crois pas que nous les ayons par province. Nous pouvons vous dire quelles sont les pertes par ligne pour chacun des embranchements et pour chaque service voyageurs. Vous trouverez tout cela dans le rapport annuel qui vous parviendra d'ici quelques semaines.

M. McCain: Oui, mais nous ne saurons jamais combien vous dépensez au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, en Ontario ou au Québec ou dans aucune autre province. Il va falloir sortir nos petites calculatrices.

M. Benson: Vous saurez combien on dépense pour chaque embranchement et, en général, on les retrouve par province. Le service voyageurs d'un point à l'autre se trouve aussi par province, en général. Par exemple, au Nouveau-Brunswick, il y

[*Text*]

called, Canadian National, Stanley Junction and its actual claim was $20,188. This will all be in this information that you will be provided with.

Mr. McCain: All right.

I would like to draw your attention to the fact that expenditures in respect to contributions of various kinds from your department come to $419.5 million and that the amount of money which you pay for both rail and trucking services under the Atlantic Region Freight Assistance Act is $22.8 million. I have been told on many, many occasions how generous the Government of Canada and the transportation department are to the Atlantic area; however, when one looks at that figure, which goes as subsidy there, next to the total expenditures—and that is why I initially asked you on the province-by-province breakdown—I do not think the Atlantic provinces are exactly heavy on your treasury. It looks to me as if they do not get any more than a reasonable percentage. As a matter of fact, in that they do not get a reasonable percentage of the moneys your organization spends.

• 2150

This is not criticism of you. I just want to make the note that in your estimates that is the position in which the Maritime provinces stand relative to the expenditures in the rest of Canada.

Mr. Benson: The way we pay with regard to the passenger service, which is the big amount of that money, as you know, is by the deficit on the particular lines, and we have the breakdown for each line. Nova Scotia, Liverpool-Yarmouth, $1,123,000. It will be in the figures that you get.

Mr. McCain: We have to put them together too.

Mr. Benson: No, they are here.

Mr. McCain: I tricked you, I know, but I put them together. Basically, every time anybody has mentioned the need of transportation in the Atlantic area—this is not you, but the Minister has said, You have got the MFRA you have got this, you have got that. But when you put it all together, the Atlantic provinces, the Maritime provinces, in subsidy to the Department of Transport, the CTC et cetera, have less than the per capital rate for all of Canada spent down there. Now if you can contradict that I would love to have the figures, because I spent a lot of time putting that together.

Mr. Benson: I would not contradict you offhand.

Mr. McCain: Statistically I would like to have it if you can.

Mr. Benson: Certainly we can give a breakdown of the amount of money.

Mr. McCain: But that is for the whole department including yours. It is not just yours.

Mr. Benson: No, no. I can give you what we pay. For what the Ministry pays we would have to have a look at their figures, I think.

Mr. McCain: Thank you, Mr. Chairman.

[*Interpretation*]

a un embranchement qu'on appelle *Canadian National, Stanley Junctionj*, et la réclamation était de $20,188. Vous aurez tous ces renseignements.

M. McCain: Parfait.

J'aimerais vous souligner que les dépenses, c'est-à-dire les contributions de toutes sortes versées par votre ministère se montent à 419,5 millions de dollars et que le montant que vous avez déboursé pour le transport par rail et par camion en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique se monte à 22,8 millions de dollars. On m'a souvent affirmé que le gouvernement du Canada et le ministère des Transports se montrent très généreux envers la région atlantique; mais quand on voit le montant de cette subvention par rapport aux dépenses totales—et c'est pour cette raison que j'ai demandé une ventilation par province—on ne peut pas dire que les provinces atlantiques constituent une lourde charge pour votre trésor. J'ai l'impression qu'elles reçoivent seulement un pourcentage raisonnable. En fait, dans la question qui nous concerne, elles n'ont même pas reçu une portion raisonnable des déboursés de votre Commission.

Je ne veux pas vous critiquer. Je tiens simplement à faire remarquer quelle est la part des provinces maritimes des dépenses totales faites au Canada.

M. Benson: Comme vous le savez, une partie de cette subvention est destinée au service de voyageurs, et notre formule tient compte du déficit de chaque ligne. Dans le cas de Liverpool-Yarmouth, en Nouvelle-Écosse, il s'agit de $1,123,-000. On vous donnera les chiffres.

M. McCain: Il faut les totaliser également.

M. Benson: Ils sont ici.

M. McCain: Je sais, mais j'ai fait l'addition moi-même. Chaque fois qu'il a été question du besoin de transports dans la région atlantique, le ministre a signalé l'existence du MFRA et d'autres programmes. Mais comme subventions de la CCT et du ministère des Transports, les provinces de l'Atlantique ont reçu en tout par habitant moins que le reste du Canada. Si vous voulez me prouver le contraire, je serai ravi d'obtenir les chiffres parce que j'ai passé longtemps à faire mes calculs.

M. Benson: Je ne vous contredirai pas sans examiner la question.

M. McCain: J'aimerais avoir les statistiques.

M. Benson: Nous pouvons vous donner une ventilation.

M. McCain: Mais elle serait pour tout le ministère, votre Commission y comprise. Ce ne serait pas seulement pour la Commission.

M. Benson: Je peux vous dire ce que nous versons. Quant aux paiements du ministère, il faudrait examiner ses chiffres.

M. McCain: Merci, monsieur le président.

[*Texte*]

Mr. Roy (Laval): Did you get those figures?

Mr. McCain: Pardon?

Mr. Roy (Laval): Did you get yours?

Mr. McCain: Can you get them?

Mr. Benson: Oh yes.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Watson.

Mr. McCain: Not immediately but in due time, yes. I would not be as secretive as the Minister of Transportation.

The Chairman: Order, please.

Mr. Watson: It is okay, if you want to continue for a minute.

Mr. McCain: No, I was just answering.

The Chairman: Mr. Watson.

Mr. Watson: Mr. Chairman, the question I have first here relates to a request I made about a year ago, which was favourably received by the CTC—I guess it was done through the Minister's office—for what was called a desk study of the possible use of the Expo cars, which Montreal still has in stock since their use on the Expo train, for purposes of determining whether or not these cars could be used on a mixed rail operation. That means an operation where there are freight cars running. These are a much lighter car and regular passenger cars. There was a verification made to see whether there was anything that would absolutely block their use. Now the result of this desk study was certainly not very encouraging but it was not 100 per cent negative. That is about as much as I can say. It was not totally negative. I just wondered if there is anyone here who is familiar enough with that desk study to comment; if not, I would just like to make a pitch at least, or to ask a further question.

Mr. Chairman, basically the situation is that Montreal has 50 or so of these cars, or maybe more; I am not familiar with the total number. They are available at a fairly low price. If it is possible to upgrade them for a reasonable sum then it would be fairly inexpensive way of making commuter cars available for various services in the Montreal area and perhaps elsewhere. There is a potential here. When you appreciate that the new cars cost anywhere from $500,000 to $750,000, if you could upgrade these for $50,000 or $60,000 and end up with let us say, $125,000 per car, you could end up with a pretty inexpensive commuter vehicle.

• 2155

Mr. E. J. Hase (Director, Safety and Standards Branch, Railway Transport Committee): I am recalling to the best of my memory a desk study—and I was not directly involved in it, but I have knowledge of it—and there were some rather extensive modifications to the equipment that would be required. If my memory serves me correctly, I also believe there was a question as to its collapsing capability. Whether or not it would stand collapsing was a rather large question mark.

Mr. Watson: Yes, those were the basic issues.

[*Interprétation*]

M. Roy (Laval): Avez-vous obtenu les chiffres?

M. McCain: Pardon?

M. Roy (Laval): Les avez-vous obtenus?

M. McCain: Pouvez-vous les obtenir?

M. Benson: Oui.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Watson.

M. McCain: Pas tout de suite, mais en temps voulu. Je ne serai pas aussi dissimulé que le ministre des Transports.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Watson: Si vous voulez continuer à parler pendant une minute, faites donc.

M. McCain: Non, je donnais seulement une réponse.

Le président: Monsieur Watson.

M. Watson: Monsieur le président, je voudrais reprendre une question que j'ai posée il y a environ un an et qui avait été favorablement reçue par la CCT. Il s'agissait d'une étude sur l'utilisation éventuelle des wagons qui composaient le train de l'Expo à Montréal en vue de déterminer si ces wagons pouvaient faire partie d'un train mixte composé en partie de wagons de marchandises. Il s'agit de wagons beaucoup plus légers que les voitures de voyageurs normales. On a étudié la question pour déterminer s'il y avait un obstacle insurmontable à leur utilisation. Les résultats de cette étude officieuse n'étaient certes pas très encourageants, mais ils n'étaient pas non plus tout à fait négatifs. C'est à peu près tout ce que je peux dire. L'un d'entre vous connaît-il assez bien cette étude pour faire des commentaires; sinon, j'aimerais faire une recommandation ou poser une autre question.

Monsieur le président, à Montréal il se trouve environ 50 de ces wagons et peut-être davantage; je ne suis pas sûr du chiffre total. On peut les acquérir à assez bon marché. S'il était possible de leur apporter les améliorations nécessaires pour un montant raisonnable, ces wagons compléteraient avantageusement le parc des voitures voyageurs des trains de banlieue de la région de Montréal. Il s'agit d'un potential important. Étant donné que les nouvelles voitures coûtent entre $500,00 et $750,000, il vaut la peine d'envisager d'obtenir des wagons de voyageurs de trains de banlieue en faisant des améliorations pour $50,000 ou $60,000, ce qui donnerait, disons, un wagon pour $125,000.

M. E. J. Hase (directeur, Direction de la sécurité et des normes, Comité des transports par chemins de fer): J'essaie de me souvenir de cette étude officieuse. Je n'y ai pas participé directement, mais je suis au courant. Il aurait fallu apporter des modifications importantes à l'équipement. Je me souviens qu'il était également question de sa résistance au choc. Sa capacité de résister au choc était justement très douteuse.

M. Watson: C'était les deux questions fondamentales.

[*Text*]

Mr. Hase: Since that point I am not aware of any other developments.

Mr. Watson: Then to follow through on this, the problem at the moment is that we made a request to the Province of Quebec to share in the cost of a tear-down analysis by Hawker Siddeley, the builder of the cars, to determine precisely what they would estimate to be the cost of upgrading them to a standard that would be acceptable to the CTC. Now Quebec turned down this study even though, according to Hawker Siddeley at the time, it was not going to be an astronomic figure—$30,000 or $40,000, somewhere in this area. It was a very reasonable figure; Hawker Siddeley just wanted to have their basic costs covered. Anyway, Quebec turned it down in the last few months.

I have written to the City of Montreal and asked if they would share with the federal government, or if they would ask Quebec to permit them to make a request through Quebec to the federal government for a shared deal on analysing the cost of upgrading these cars. Montreal has written back saying that there is nothing in their budget. Now I am going to be making a request that we undertake this on our own, because this is a stock of vehicles about which I think we should have answers. They may turn out to be unusable, but at least we should have the answer, and I do not think we really have it from anyone.

I do not know if I am making the pitch in the right place, but I am making it at the moment anyway. So I am putting in warning, I guess, that I am going to be making the request. That is one thing, and is there any comment you can make on that now?

Mr. Benson: It is a matter of funding and transportation development.

Mr. Watson: Yes. So it is a matter of trying to convince . . .

Mr. Benson: They look into equipment, generally speaking, or have in the past. As you know, they are responsible directly to the Minister of Transport.

Mr. Watson: Okay.

Secondly, the decision of the CTC on the application which was made for the restoration of rail service between Châteauguay and Montreal: this application hearing eventually resulted in a negative judgment. There is no question in my mind that the legislation, Bill C-33, is now rectifying a situation which is reflected in that judgment of your Commission on that particular issue because, in effect, the Commission had no choice but to make the decision it did in the absence of a government policy direction. Now that being the case, I appealed this decision to the Governor in Council. While I could ask you if you have received a call for advice from the Governor in Council, I do not think you have. But I am wondering whether or not there has been feedback on that appeal, or if it is even proper for me to ask that. I have not been asking questions because I have been waiting for the government to move on putting more funds into the pot.

Mr. McCain: Now you know how we feel.

Mr. Watson: I sure sympathize.

[*Interpretation*]

M. Hase: Depuis lors, à ma connaissance, il ne s'est rien passé de nouveau à ce sujet.

M. Watson: Nous avons demandé au Québec de contribuer à une analyse qui serait faite par Hawker Siddeley, le fabricant de ces voitures, pour déterminer le coût précis des transformations à y apporter pour qu'elles se conforment aux normes de la CCT. Le gouvernement québécois a refusé bien que Hawker Siddeley ait affirmé que le coût ne serait pas énorme, mais d'environ $30,000 ou $40,000. C'est un chiffre très raisonnable. La firme Hawker Siddeley voulait simplement que ses frais de base soient payés. Quoi qu'il en soit, le Québec a refusé cette proposition il y a quelques mois.

J'ai écrit à la ville de Montréal pour demander si elle serait prête à partager les coûts avec le gouvernement fédéral ou si elle serait disposée à demander au gouvernement fédéral par l'entremise du gouvernement du Québec une étude à frais partagés sur la transformation de ces voitures. La ville de Montréal m'a répondu que rien n'a été prévu dans son budget à cette fin. Je vais demander que nous financions cette étude seuls, puisqu'il s'agit d'un parc de voitures dont l'avenir devrait nous intéresser. Elles ne seront peut-être pas utilisables, mais je crois que nous devrions au moins le savoir et jusqu'ici, nous n'avons pas eu de réponse définitive.

Je ne sais pas si c'est ici que je devrais présenter mes récriminations, mais je la fais quand même. Vous pouvez vous attendre à une demande officielle de ma part. Avez-vous des observations à faire là-dessus pour le moment?

M. Benson: Il s'agit du financement et également du développement des transports.

M. Watson: Oui. Alors, il s'agit de convaincre . . .

M. Benson: Généralement, on s'intérese à ces questions d'équipement. Vous savez, ce groupe est directement responsable devant le ministre des Transports.

M. Watson: Très bien.

Je voudrais maintenant aborder la demande du rétablissement d'un service ferroviaire entre Châteauguay et Montréal. Cette demande a été refusée. Je crois que ce projet de loi, le bill C-33, remédie à une situation qui a été créée par votre Commission, obligée d'agir ainsi en l'absence d'une politique générale préconisée par le gouvernement. J'ai fait appel de cette décision auprès du gouverneur en conseil. Je ne sais pas si le gouverneur en conseil a déjà essayé de vous consulter sur cette question. Je me demande s'il y a eu des réactions à cet appel et si j'ai même le droit de poser cette question. Je ne pose pas de question depuis quelque temps parce que j'attends que le gouvernement consacre davantage de fonds aux transports.

M. McCain: Vous comprenez maintenant nos réactions.

M. Watson: Je sympathise.

[*Texte*]

Mr. Benson: Mr. Watson, once an appeal is made to the Governor in Council it is out of our hands, and they can issue a directive. As you know, under the present national Transport Act . . .

• 2200

Mr. Watson: They have to come back to you for advice.

Mr. Benson: Not necessarily. The evidence is all there for them to see, there is a transcript of all these hearings.

Mr. Watson: Do you say the Governor in Council, in a situation like this, can simply make its own mind up and tell you guys what to do—completely?

Mr. Benson: It can.

Mr. Watson: That is very interesting. All right. Finally . . .

Mr. Benson: I am not saying that they do not ever come and ask us for information.

Mr. Watson: No, no.

On the question of abandonment of rail lines and railway rights of way, there is a growing public sentiment in favour of the use of these lines for various public purposes, whether it be public transit—and that is provided for in the Railway Relocation Act—but also, where there is not that particular potential, there is a real sentiment now for their use as bicycle trails, cross-country ski trails, et cetera. I have asked this question of you people before and you have indicated an awareness of the problem. Have you finally got yourself into a position where there is a deliberate attempt each time one of these things occurs that you contact the public bodies likely to be concerned, namely, Parks Canada or the provincial government departments or the municipal government departments? Is there a practice now by the CTC to do this?

Mr. Benson: There have been, as I recall it—and here I am speaking off the cuff—instances where there have been some abandonments and the authorities have approached the railways and the railways have agreed to turn them over to particular authorities. As I recall our legal situation, as I think I informed you a year ago, we can say you can abandon it, but we cannot instruct them with regard to the disposition of the particular property. I think that is our correct position.

Mr. Watson: For example, there is one in particular now that has a very real potential; it is on Brome Lake, abandoned by the CPR between Foster and—in that area. It is in Heward Grafftey's district.

Mr. Benson: Foster and Knowlton.

Mr. Watson: Yes. This, obviously, is already being used for this purpose. From what I saw of the decision of you people, when you made that decision you imposed no requirement on the railway to do anything but turn it over to whomever they wanted. It seems to me that that is really not good enough. There should have at least have been an effort to bring this to the attention of both the Quebec Department of Tourism, Fish and Game, which is concerned with this sort of thing, and Parks Canada.

[*Interprétation*]

M. Benson: Monsieur Watson, quand un appel est fait auprès du gouverneur en conseil, la question ne relève plus de nous. Le gouverneur en conseil peut établir une directive. Comme vous le savez, en vertu de la Loi actuelle sur les transports . . .

M. Watson: Vous devez donner des conseils.

M. Benson: Pas forcément. Ils peuvent consulter les témoignages puisqu'il existe une transcription des délibérations.

M. Watson: Voulez-vous dire que, dans une situation semblable, le gouverneur en conseil peut décider tout seul et qu'il peut imposer sa volonté sur vous?

M. Benson: Il le peut.

M. Watson: C'est très intéressant. Finalement . . .

M. Benson: Je ne dis pas qu'on ne nous demande pas de renseignements.

M. Watson: Non.

Quant à l'abandon des lignes ferroviaires et aux emprises, le public est de plus en plus favorable à l'utilisation de ces lignes à différentes fins, pour le transport en commun, comme cela est prévu dans la Loi sur le déplacement des voies de chemins de fer, mais aussi comme piste cyclable, sentiers de ski de fond, etc. Je vous en ai déjà parlé et vous êtes conscient de ce problème. En êtes-vous arrivé au point où, chaque fois que le cas se produit, vous vous donnez la peine de contacter l'organisme municipal, provincial ou fédéral, que cela pourrait intéresser? Est-ce maintenant la pratique de la CTC?

M. Benson: Je crois me souvenir de quelques cas où les autorités avaient contacté les chemins de fer, et il avait été convenu de remettre les terrains aux autorités intéressées. Je crois que je vous ai précisé notre position juridique l'année dernière. Nous pouvons accorder l'autorisation d'abandon, mais nous ne pouvons pas donner les instructions sur l'utilisation ultérieure de la propriété. Je crois que cela résume notre position.

M. Watson: Par exemple, un cas se présente actuellement qui offre de grandes possibilités; il s'agit du terrain du lac Brome, abandonné par le CP. Il se trouve dans la circonscription de Heward Grafftey.

M. Benson: Le territoire entre Foster et Knowlton.

M. Watson: Oui. Votre décision n'a imposé aucune obligation aux chemins de fer, qui ont pu en faire ce qu'ils voulaient. Je crois que cette attitude ne suffit pas. Je crois qu'on aurait dû au moins signaler cette situation au ministère québécois du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, et à Parcs Canada.

[*Text*]

Mr. Benson: Our legal position, which I think I have explained to you before, Mr. Watson, is that we only have jurisdiction when a railroad is there. If we agree to an abandonment of a railroad, we have no power to instruct the railway as to what to do with the property. Certainly, if we have an abandonment we usually have a public hearing so the authorities know that the property is being abandoned, but it is up to them to deal with the railways.

Mr. Watson: You say you have absolutely no power whatsoever in your empowering law to permit you to incorporate into that judgment, declaring a railroad right of way abandoned, a condition that the railway first make an offer of this line to the public in one form or another? You are saying that you do not have this power?

Mr. Benson: I believe that to be the case.

Mr. Watson: With this Bill C-33 that is before the House at the moment, which, in effect, gives you a new set of guidelines for behaviour . . .

Mr. Benson: I do not believe it changes the position.

Mr. Watson: I do not think it does, but do you have any legal people here who could . . .

The Chairman: Mr. Watson I have given you way beyond our time.

Mr. Benson: I certainly will inquire, Mr. Watson, from our legal people. I am not giving a legal opinion, but I think the opinion I gave you was the correct one.

• 2205

Mr. Watson: What I am interested in is whether or not it would be feasible to stick something in here while we have Bill C-33 before us to make sure that . . .

Mr. Benson: On occasions where we have been aware of a public interest in the use of a property, of land, we have brought it to the attention of the railway but we have never had the powers, as I understand our legal position, to order them to dispose of it to a particular party.

Mr. Watson: Would you . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Watson, I am going to have to . . .

Mr. Watson: Mr. Chairman, I will ask permission of the other members of the Committee to complete . . .

The Chairman: I think Mr. Benson has clearly indicated that in this particular case . . .

Mr. Watson: I have just one question, Mr. Chairman.

The Chairman: Your last question then, Mr. Watson.

Mr. Watson: Yes, it is my last question. All I want is a commitment from Mr. Benson that I can count on him to supply me at least with a little bit of background material and advice as to whether there is any way in which we could, while this bill is before us, give them the kind of power that would permit them to do what I think should be done.

[*Interpretation*]

M. Benson: Je vous ai déjà expliqué que légalement, nous avons juridiction seulement quand les chemins de fer continuent à exploiter la ligne. Si nous acceptons l'abandon d'une ligne, nous n'avons pas autorité pour recommander aux chemins de fer ce qu'il faut faire de la propriété. Généralement, la décision d'un abandon est précédée d'une audience publique, de sorte que les autorités savent que la propriété sera abandonnée, et c'est à elles de prendre l'initiative.

M. Watson: Vous dites que la loi ne vous donne absolument aucun pouvoir d'établir comme condition à l'abandon d'une emprise ferroviaire que le public recevoive d'abord la première offre de cette propriété d'une façon ou d'une autre? Vous dites que vous n'avez pas ce pouvoir?

M. Benson: Je crois que c'est le cas.

M. Watson: Le bill C-33 dont nous sommes saisis actuellement établit une nouvelle série de directives à votre sujet . . .

M. Benson: Je ne crois pas qu'il change ce point.

M. Watson: Je ne crois pas non plus, mais y a-t-il des conseillers juridiques présents qui pourraient . . .

Le président: Monsieur Watson, vous avez de loin dépassé votre temps de parole.

M. Benson: Je vais certainement demander des renseignements à nos conseillers juridiques, monsieur Watson. Je ne suis pas sûr de vous avoir donné une opinion juridique, mais je crois qu'elle était exacte.

M. Watson: J'aimerais savoir s'il est possible d'apporter une modification en ce sens, maintenant que nous sommes saisis du Bill C-33 . . .

M. Benson: Lorsque nous savions que l'utilisation d'une propriété intéressait le public, nous le signalions aux chemins de fer, mais d'après mon interprétation de notre situation légale, nous n'avons jamais eu le pouvoir de donner des instructions sur la vente du terrain en question.

M. Watson: Voulez-vous . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Watson, mais je vais devoir vous . . .

M. Watson: Monsieur le président, j'aimerais demander aux autres membres du Comité la permission de terminer . . .

Le président: Je crois que monsieur Benson vous a donné une réponse claire à ce sujet . . .

M. Watson: J'ai seulement une question, monsieur le président.

Le président: Votre dernière question, monsieur Watson.

M. Watson: Oui. Je veux simplement que monsieur Benson s'engage à me fournir les documents sur la possibilité d'apporter ce genre de modification au projet de loi pendant que nous en sommes saisis. Je crois ce changement souhaitable.

[*Texte*]

Mr. Benson: I certainly will make that inquiry. But it is in effect giving us the power to expropriate property and instruct on its disposition for public purposes.

Mr. Watson: Well, instruct on its disposition, yes.

The Chairman: For your information, Mr. Watson, the CN will be with us, I believe, next week.

An hon. Member: The CP.

The Chairman: No. I believe it is the CN for this turn. They will be with us next week so you will have ample time to put the same question to them.

M. Forrestall: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Forrestall, on a point of order.

Mr. Forrestall: It is my understanding that Air Canada have indicated privately that they do not wish to appear at the times we have slotted and I wonder whether it might be a useful procedure for the steering committee to meet at your convenience early next week to.

The Chairman: Yes, there had . . .

Mr. Forrestall: Have we had disposition of those who locked periods or our own attitudes toward Air Canada's indication that they "do not want to"?

The Chairman: No, I am sorry. Air Canada requested the meeting be delayed for a couple of weeks and the Committee agreed to do so. They want to appear before the Committee, it is just a delay for a couple of weeks. They will certainly appear on two or more occasions before the estimates are returned to the House.

Mr. Benson, thank you and all your officials for appearing before us this evening. This Committee is adjourned to the call of he Chair.

[*Interprétation*]

M. Benson: Je vais certainement examiner la question. Il s'agirait en fait de nous autoriser à exproprier des terrains et à décider de leur utilisation pour le bien du public.

M. Watson: Oui.

Le président: Pour votre gouverne, monsieur Watson, les représentants du CN comparaîtront la semaine prochaine.

Une voix: Du CP.

Le président: Non, je crois que ce sera le CN. Alors, la semaine prochaine vous aurez tout le temps de leur poser la même question.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je crois comprendre que les témoins d'Air Canada ont fait savoir qu'ils ne voulaient pas comparaître aux heures que nous avions prévues. Ne serait-il pas bon d'arranger une réunion du comité directeur pour le début de la semaine prochaine?

Le président: Oui, il y avait eu . . .

M. Forrestall: Avons-nous prévu d'autres témoins pour ces périodes et avons-nous accepté le refus d'Air Canada?

Le président: A la demande d'Air Canada, le Comité a accepté que les réunions soit remises de quelques semaines. Mais les représentants d'Air Canada vont certainement comparaître à deux ou plusieurs reprises avant que le budget ne soit renvoyé à la Chambre.

J'aimerais remercier M. Benson et ses collaborateurs d'avoir comparu ce soir. Le Comité est levé jusqu'à nouvel ordre.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

The Honourable E. J. Benson, President;

Mr. K. W. Studnicki-Gizbert, Executive Director, Research;

Mr. D. F. Quirt, Director, Operations Branch, Air Transport Committee; and

Mr. E. J. Hase, Director, Safety and Standards Branch, Railway Transport Committee.

De la Commission canadienne des transports:

L'honorable E. J. Benson, président;

M. K. W. Studnicki-Gizbert, directeur exécutif, Recherche;

M. D. F. Quirt, directeur, Direction de l'exploitation, Comité des transports aériens; et

M. E. J. Hase, directeur, Division de la sécurité et des normes, Comité des transports par chemin de fer.

CAI XC 27
T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Thursday, March 17, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 9

Le jeudi 17 mars 1977

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1977-78: Votes 115 and 120—St. Lawrence Seaway Authority under TRANSPORT.

CONCERNANT:

Budget principal 1977-1978: crédits 115 et 120—Administration de la voie maritime du Saint-Laurent sous la rubrique TRANSPORTS.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Library of Parliament
Bibliothèque du Parlement

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

25441—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Caron
Douglas
(*Bruce-Grey*)
Dupont
Forrestall
Fortin
Harquail
Horner
Loiselle (*Saint-Henri*)
McCain
McIsaac
McKenzie
McRae
Portelance
Ritchie
Roy (*Laval*)
Skoreyko
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Thursday, March 17, 1977:

Mr. Ritchie replaced Mr. McGrath.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le jeudi 17 mars 1977:

M. Ritchie remplace M. McGrath.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 17, 1977
(10)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 10:05 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Harquail, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McIsaac, Ritchie and Roy (*Laval*).

Witness: From the St. Lawrence Seaway Authority: Mr. P. Normandeau, President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 21, 1977 relating to Main Estinates for the fiscal year ending March 31, 1978 (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Thursday, March 3, 1977*).

By unanimous consent the Chairman called Votes 115 and 120 relating to the St. Lawrence Seaway Authority under Transport.

The witness made a statement and answered questions.

At 11:05 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call od the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 17 MARS 1977
(10)

[*Traduction*]

Le comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 05 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Harquail, Loiselle (*St-Henri*), McCain, McIsaac, Ritchie et Roy (*Laval*).

Témoin: De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent: M. P. Normandeau, président.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 février 1977 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978. (*Voir procès-verbal et témoignages du jeudi 3 mars 1977*).

Du consentement unanime, le président met en délibération les crédits 115 et 120 portant sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent sous la rubrique Transports.

Le témoin fait une déclaration et répond aux questions.

A 11 h 05 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G. A. Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, March 17, 1977

• 1005

[*Text*]

The Chairman: Order, please. We have the exact quorum to start hearing evidence. We will resume consideration of the Estimates For The Fiscal Year Ending March 31, 1978. I call Vote 115 and 120 relating to the St. Lawrence Seaway Authority.

TRANSPORT

K—St. Lawrence Seaway Authority—Deep Waterway Program

Vote 115—Deep Waterway—Payments to—$38,600,000

K—St. Lawrence Seaway Authority—Entrusted (Non-toll) Canada Program

Vote 120—Payments to The St. Lawrence Seaway Authority—$1,360,000

The Chairman: We have the pleasure of having with us this morning Mr. Paul Normandeau, who is the President of the St. Lawrence Seaway Authority. Mr. Normandeau has an opening statement for the Committee. Mr. Normandeau.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, on a point of order, if I may.

The Chairman: Mr. Roy, on a point of order.

Mr. Roy (Laval): It is a point of clarification concerning the program for today. I was under the impression that we were planning to have a vote on Supplementary Estimates (D) this morning. Is this a misunderstanding on my part, or was there an agreement to have this vote today?

Le président: Oui monsieur Roy, nous devions mettre en délibération les crédits du Budget supplémentaire (D). Malheureusement, nous n'avons pas le quorum nécessaire pour le faire. Si pendant la réunion le quorum est atteint, je pourrai alors les mettre en délibération.

M. Roy (Laval): Merci.

Le président: Monsieur Normandeau.

Mr. Paul Normandeau (President, St. Lawrence Seaway Authority): Mr. Chairman, may I first introduce my colleagues; Mr. Gordon Sinclair, Deputy Marine; Gordon Barrett, member of the Authority of the St. Lawrence Seaway; Mr. Jim Graham, our Treasurer; Roger Forgues, our Comptroller; and my assistant, Diane Parent.

Mr. Chairman, we are pleased to appear once again before your Committee. You provide us with the opportunity to better inform those members of Parliament particularly interested in transport matters on what is happening at the Seaway, at the same time as we explain the main estimates requested of Parliament to cover the deficit of the Welland Canal section of the Seaway, estimated to amount to $38.6 million for 1977-78,

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 17 mars 1977

[*Interpretation*]

Le président: Messieurs, la séance est ouverte. Nous avons le quorum exact pour entendre les témoignages. Nous reprenons l'étude du Budget pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977. Je mets en délibération les crédits 115 et 120 sous la rubrique Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

TRANSPORTS

K—Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent—Programme relatif à la voie navigable en eau profonde

Crédit 115—Voie navigable en eau profonde—Paiements à—$38,600,000

K—Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent—Programme des canaux confiés (sans péage)

Crédit 120—Paiements à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent—$1,360,000.

Le président: Nous accueillons ce matin M. Paul Normandeau, président de la Voie maritime du Saint-Laurent. M. Normandeau a une déclaration préliminaire. Monsieur Normandeau.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Roy, rappel au Règlement.

M. Roy (Laval): J'aimerais avoir des précisions sur le programme d'aujourd'hui. Je croyais que l'on devait mettre aux voix le Budget supplémentaire (D) ce matin. Ai-je compris, ou devait-on bel et bien mettre ce budget aux voix aujourd'hui?

The Chairman: Yes, Mr. Roy, we were supposed to have a vote on Supplementary Estimates (D). Unfortunately, we do not have the necessary quorum to do so. If the quorum is reached during the meeting, I will put the question.

Mr. Roy (Laval): Thank you.

The Chairman: Mr. Normandeau.

M. Paul Normandeau (président, administration de la Voie maritime du Saint-Laurent): Monsieur le président, puis-je tout d'abord vous présenter mes collègues: M. Gordon Sinclair, direction de la Marine; Gordon Barrett, membre de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent; M. Jim Graham, trésorier; M. Roger Forgues, Contrôleur et mon adjointe, M[me] Diane Parent.

Monsieur le président, nous sommes heureux de comparaître à nouveau devant votre Comité. Vous nous donnez l'occasion de mieux renseigner les membres de Parlement plus spécialement intéressés au domaine du transport sur ce qui se passe à la Voie maritime tout en vous expliquant le pourquoi des crédits budgétaires requis du Parlement pour défrayer le coût du déficit opérationnel de la section du Canal de Welland que

[*Texte*]

and the deficit of the two entrusted canals, Cornwall and Sault Ste. Marie, estimated at $1.3 million.

You will recall from past years that these sums represent but a part of the total annual Seaway budget. In May of last year, when we appeared before the Committee, I stated that we were confident of staying well within the limits of our 1976-77 budget because we were still looking for, and finding ways and means of operating our facilities more efficiently and less expensively. I am happy to report that we have succeeded up to a point.

The table that follows shows the dollar amounts that we shall actually have earned and spent during the year ending at the end of this month, against our original forecast of revenue and expenditures. It also gives you our estimated income and expenses for 1977-78.

As you can see from this table, our revenue in 1976 is greater than expected. This is due to the fact that the iron-ore movement increased by over 40 per cent over the preceding year and helped to boost our total tonnage to 54.4 million tons and 64.3 million tons on the two sections of the Seaway. These tonnages have given us the second-best year on record, second only to 1973. We do not expect the 1977 navigation season to better these totals. The economic conditions being what they are, we shall be satisfied more or less to equal last year's tonnage. Since toll charges will remain unchanged for 1977 we can foresee only a small increase in revenue.

• 1010

On the other hand, we have managed to control our operating expenses and to keep them at $36.6 million, almost $2 million less than anticipated. These savings are due to actual reductions of normal expenditures as well as of maintenance expenditures. Our studies indeed have revealed that we could reduce expenses without affecting the service offered to the users of the waterway. However, maintenance costs are bound to increase somewhat in the future as our facilities grow older: some of the concrete on the lock walls of the Welland Canal is now 65 years old.

We foresee expenses during the year 1977-78 of $39.2 million, approximately 7 per cent more than this year's actual spending. This amount includes a substantial provision for labour cost increases to take care of any settlement we may agree on with our employees' unions. We are presently negotiating revised agreements for this year and we do not anticipate any difficulty in arriving at a satisfactory agreement within the AIB guidelines. Again this year, we are confident of living well within the total spending of $39.2 million.

As well as our expenses, we have managed to control the manpower required to operate our facilities. We have reduced our staff, merely by natural attrition, by 50 man-years during 1976-77 to 1,444 permanent and casual employees, and we

[*Interprétation*]

nous prévoyons devoir se monter à $38,600,000 pour l'année 1977-1978 et celui du déficit des deux canaux de Cornwall et Sault Ste-Marie dont la gestion nous est confiée, estimé à $1,300,000.

Vous savez sans doute que ces crédits ne représentent qu'une partie du budget annuel total de la Voie maritime. Je vous affirmais en mai de l'année dernière alors que nous comparaissions devant vous que nous avions confiance de demeurer en deça des limites imposées par notre budget 1976-1977 parce que nous nous faisions fort de déceler les moyens d'opérer nos installations plus efficacement et à meilleur compte. Je suis heureux de vous rapporter aujourd'hui que nous avons réussi jusqu'à un certain point.

Le tableau qui suit vous montre les montants que nous aurons gagnés et dépensés durant l'année qui s'achève à la fin de ce mois en regard du budget initial de revenus et dépenses pour l'année. Ce tableau vous indique également nos prévisions budgétaires pour l'année 1977-1978.

Comme vous le constatez, notre revenu en 1976 a été plus élevé que prévu. Ceci est dû au fait que le tonnage transité de minerai de fer augmenta de 40 p. 100 par rapport au total de l'année précédente. Ce tonnage imprévu a fait monter le tonnage total des denrées empruntant la section de Montréal au lac Ontario à 54.4 millions de tonnes et à 64.3 millions de tonnes, celui transitant le canal de Welland. Ces chiffres nous ont donné la deuxième meilleure année de notre histoire après l'année-record de 1973. Nous ne pensons pas que la saison de navigation de 1977 soit meilleure. Vu les conditions économiques, nous serons satisfaits d'égaler plus ou moins les montants de 1976. Comme les tarifs de péages ne seront pas modifiés, nous pouvons prévoir au plus une modeste augmentation de revenu.

D'autre part, nous sommes parvenus à contrôler assez bien nos dépenses d'exploitation et à les restreindre à $36,675,000 (environ $2.0 millions de moins que prévu). Ce résultat est dû aussi bien à des économies réelles qu'à ces coupes dans les dépenses d'entretien. Nos recherches nous ont en effet révélé que nous pouvions réduire nos dépenses sans affecter la qualité du service offert à nos usagers de la voie en eau profonde. Il faut prévoir cependant que nos coûts d'entretien vont aller en augmentant dans les années à venir: le béton des murs de certaines de nos écluses du canal de Welland a maintenant 65 ans.

Nous prévoyons pour 1977-1978 des dépenses d'exploitation de l'ordre de $39.2 millions, soit environ 7 p. 100 de plus que nos dépenses réelles de l'année. Ce montant comprend une provision importante destinée à couvrir le coût éventuel des augmentations de salaires et gages de nos employés. Nous sommes actuellement en négociations avec les unions qui les représentent pour le renouvellement de nos contrats de travail. Nous pensons parvenir à un accord sans trop de difficultés, et cela à l'intérieur des directives de la C.A.I. Encore une fois, nous avons confiance de garder le total de nos dépenses à l'intérieur de ces prévisions de $39.2 millions.

De même qu'au chapitre des dépenses, nous avons réussi à garder sous contrôle le chiffre de nos effectifs. Nous aurons réduit notre personnel à la fin du mois de 50 hommes au total de 1,444 employés permanents et occasionnels et nous antici-

[*Text*]

anticipate a further modest reduction of 13 man-years for this year to 1,331.

Monsieur le président, la dette de la Voie maritime comprend des prêts du Trésor, près de 625 millions de dollars, et de l'intérêt impayé sur ces prêts qui a été capitalisé année après année et ajouté à la dette. A la fin de ce mois, cet intérêt différé accumulé atteindra la somme d'environ 216 millions de dollars. L'intérêt sur cette dette pour l'année 1976-1977 uniquement s'est élevé à 46.2 millions de dollars. Nous aurons payé 3 millions de dollars à même le surplus gagné par la section Montréal-Lac Ontario et 18.2 millions de dollars (tout l'intérêt qui est dû) à même les crédits votés l'an dernier par le Parlement pour le canal de Welland. La partie impayée de l'intérêt aura été ajoutée au total pour arriver à la somme de 216 millions de dollars déjà mentionnée.

La proposition récente du gouvernement de convertir en investissement dans la Voie maritime le montant total des prêts, c'est-à-dire 625 millions de dollars, et de convertir également en un prêt ne portant pas intérêt le total de l'intérêt impayé, soit 216 millions de dollars, à la fin du mois nous enlèverait à l'avenir l'obligation de faire aucun paiement d'intérêt.

La perte nette de l'année en serait réduite nettement de 55.2 millions de dollars à 11.1 millions de dollars. Les crédits budgétaires demandés pour couvrir le déficit au canal de Welland compenseraient, par ailleurs, pour cette perte et laisseraient même un modeste surplus. Le montant demandé se divise comme suit: dépenses d'exploitation, 21 millions de dollars; intérêt sur emprunts, 18.2 millions de dollars; dépenses d'immobilisations, 5.1 millions de dollars pour un total de 44.3 millions de dollars moins le revenu de $5,700,000, ce qui donne le montant demandé de $38,600,000 qui apparaît au Budget des dépenses.

J'ai donné au Comité l'an dernier certaines explications sur une expérience impliquant l'utilisation de remorqueurs d'un type spécial à laquelle nous songions. Ces remorqueurs augmenteraient, si l'expérience réussissait, la capacité pratique du canal de Welland dont nous prévoyons la congestion vers l'année 1990, et permettraient à nos installations actuelles d'accepter sans difficulté possiblement aussi loin qu'en l'année 2010, les volumes de denrées toujours plus considérables qui transiteront alors notre voie. Nous avons continué nos études durant l'année et le Conseil du Trésor vient de nous autoriser à consacrer quelque 3 millions de dollars à un projet de recherche dans ce sens, à tirer du montant de 5 millions de dollars réservé à cet effet dans les crédits demandés.

Mr. Chairman, in conclusion, it could well be the last time that the Seaway asks Parliament to subsidize its operations. The negotiations presently going on with the U.S. authorities give us a reasonable assurance that an agreement on higher tolls for 1978 will be reached in the near future. These higher tolls should be sufficient to put the seaway on a self-sustaining basis and allow for a modest return to treasury of the government investment in the seaway.

[*Interpretation*]

pons réduire ce total plus modestement au cours de la nouvelle année à 1,331, soit 13 de moins. J'ajoute que ces résultats ne résultent pas de mises à pied mais uniquement de notre politique de ne pas remplacer dans certains cas les employés qui nous laissent pour une raison ou une autre.

Mr. Chairman, the debt of the Seaway is made up of loans made by the Treasury, some $625 million, and of unpaid interest on these loans which has been capitalized year after year and added to the debt. By the end of this month, this deferred interest accumulated will have reached the sum of $216 million. The interest for 1976-77 on this debt amounted to $46.2 million. We shall have paid $3 million out of the surplus earned on the Montreal-Lake Ontario section and $18.2 million (the whole amount due) out of the appropriation voted last year by Parliament for the Welland Canal. The unpaid balance has been added to form the total of $216 million mentionned.

The Governement's recent proposal to convert to equity the total amount of the loans ($625 million) and to convert the deferred interest ($216 million) to an interest-free loan on March 31 of this year, would result is no interest payment being required from now on.

It therefore could reduce the net loss for the year to $11.1 million, sharply less than the $55.2 million of this year. The appropriation requested to cover the deficit at the Welland Canal would make up for this loss and leave a small surplus. This amount requested breaks down as follows: O & M expenses $21,000,000; Loan Interest 18.2 millions; Capital expenditures 5.1 millions; Total $44.3 millions, Less Revenue 5,700,000; Amount requested $38,600,000.

I explained to the Committee in some detail last year, the nature of an experiment with specially-designed tugs which we were examining. These tugs would boost, if successful, the practical capacity of the Welland Canal, where we anticipate congestion around 1990, and allow our present facilities to absorb until possibly Year 2010 the ever larger volumes of commodities that will then transit our waterway according to our projections. We have pursued our studies during the past year and have just received Treasury Board approval to use up to $3 million for this test project, out of the $5 million appropriation requested.

Monsieur le président, je conclueai en disant qu'il se peut fort bien que cela soit la dernière demande de subvention au Parlement de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les négociations en cours avec l'administration américaine nous font penser qu'un accord autorisant des péages plus élevés pour 1978 sera conclu prochainement. Ces péages seront suffisants pour permettre à la Voie maritime de subvenir à ses besoins tout en laissant un profit qui permettra de

[*Texte*]

• 1015

Nevertheless we anticipate returning to Parliament each year for the funds necessary to operate the Sault Ste. Marie lock and canal because this facility cannot possibly charge for the service which it offers. We are requesting $1.3 million for 1977-78, slightly less than last year, mainly owing to a restraint policy. In addition to cutting back expenses we are not replacing employees who retire or leave. This is also the last year that we ask Parliament to vote funds for maintaining the land and property that we own in the Cornwall region. From next year on, the annual costs of approximately $200,000 to keep this property in the event an all-Canadian canal may become required, will be charged to the Montreal-Lake Ontario section where it properly belongs. In addition, we propose to reduce the level of service at the Sault Ste. Marie lock and thus stabilize at close to $1.1 to $1.2 million per year the cost of operating that facility which is no longer attractive to commercial vessels on the lakes due to its small dimensions.

Mr. Chairman, I trust that these few remarks will prove of value to your Committee for its evaluation of the request for funds that appear in the 1977-78 Main Estimates. My colleagues and I will be pleased to answer as best as we possibly can, any questions that you and the members of your Committee may wish to ask. Thank you.

The Chairman: Thank you Mr. Normandeau. First on the list I have Dr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, Mr. Normandeau, I think my first remarks will have to be to the President of the Seaway himself, his officials, staff and compliment them for the job they have been doing in running an efficient operation. If you look at page 2 of the statement that Mr. Normandeau made and follow along on the expenses side of it from 1976-77 to 1977-78, he kept within his budget, he is estimating a very slight increase next year and by the same token and at the same time, maintaining and running a good operation in a manner and style that I think all of us on this Committee would be happy to see repeated in some other government and Crown agencies. I think, Mr. Chairman, the Seaway President and his people certainly deserve our commendations in this instance because we are always very free in this Committee again to be critical where such an example has not been shown and when it is shown I think we should say so.

I want to ask Mr. Normandeau to tell me a little of the operating arrangements with our American neighbours in so far as the Seaway is concerned. He points out here, and of course Committee members are aware, that the government proposes to in essence convert the debt to equity or write off the debt and remove the interest charges from operating costs and to raise tolls sufficiently to meet those operating costs

[*Interprétation*]

payer au Trésor un dividende modique sur l'investissement du Gouvernement dans la Société.

Nous prévoyons cependant qu'il nous faudra chaque année dans l'avenir demander au Parlement les fonds nécessaires pour exploiter le canal et l'écluse de Sault Ste-Marie parce qu'il n'est pas possible que ce service devienne rentable. Nous demandons $1,360,000 pour 1977-1978, un peu moins que l'an dernier, dû pour une bonne part à une politique d'austérité qui nous a vu non seulement couper les dépenses mais aussi ne pas remplacer ceux de nos employés qui prennent leur retraite ou qui nous quittent. C'est aussi la dernière fois que nous demandons au Parlement de nous voter des crédits pour l'entretien de la vaste propriété que nous possédons dans la région de Cornwall. A partir de l'an prochain, le coût annuel d'environ $200,000 consacré à l'entretien du terrain nécessaire pour le passage d'un éventuel canal entièrement canadien si jamais il devenait nécessaire, sera assumé par la section de Montréal au lac Ontario de la Voie maritime là où il devrait être chargé. De plus, nous nous proposons de réduire le service à l'écluse de Sault Ste-Marie ce qui nous permettrait de stabiliser aux environs de $1.1—$1.2 million le coût annuel d'exploitation de cette installation qui n'attire plus en raison de ses dimensions, la clientèle des navires de commerce des Grands Lacs.

Monsieur le président, je souhaite que ces quelques remarques contribuent à l'examen que fait votre Comité des demandes de crédits qui apparaissent au Budget des Dépenses pour 1977-1978. Mes collègues et moi serons heureux de répondre au meilleur de notre connaissance, à toute question que vous et les membres du Comité désireriez nous poser. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Normandeau. Le premier nom sur ma liste est celui de M. McIsaac.

M. McIsaac: Monsieur le président, monsieur Normandeau je tiens tout d'abord à féliciter le président de la Voie maritime ainsi que ses fonctionnaires de leur excellent travail. Si on regarde à la page 2 de la déclaration de M. Normandeau et à ce qui suit en ce qui concerne les dépenses pour les années 1976-1977 et 1977-1978, on se rend compte qu'il n'a pas dépassé son budget et qu'il prévoit une hausse très modeste l'an prochain et ce, tout en gérant des opérations comme d'autres gouvernements et sociétés de la Couronne devraient le faire, selon moi. Monsieur le président, le président de la Voie maritime et ses fonctionnaires méritent nos félicitations car nous n'hésitons pas à nous montrer critique lorsque la situation est contraire, et lorsque des félicitations sont méritées, il faut les faire.

J'aimerais demander à M. Normandeau quels sont les accords relatifs à l'exploitation de la voie maritime avec nos voisins américains. Il indique ici, et les membres du Comité sont évidemment au courant, que le gouvernement se propose en principe de convertir la dette en mise de fonds ou à l'amortir et à soustraire les intérêts des frais d'exploitation et à augmenter le péage suffisamment pour faire face à ces frais

[*Text*]

which, as I say, are very efficiently operated now. I should be aware of this, Mr. Chairman, but I am not. Where does the American government fit into operating costs as far as the Seaway is concerned?

The Chairman: Mr. Normandeau.

• 1020

Mr. Normandeau: Mr. Chairman, the Seaway was built mainly by Canada. The Seaway has been a dream that Canadians have had ever since the first years of the colony, and for years Canadians have been reaching for this opening of the ocean vessels to the Great Lakes. Indeed, Canada went alone. The Welland Canal, which is still most useful and still answering the requirements of modern days, was designed in the first decade of this century. Its constuction was started in 1912, stopped for the war, and then finished in 1932.

Even in the Thirties the Canadian government was trying to convince Americans that we should go ahead and build the Montreal-Lake Ontario section. It did not succeed. Of course, the war again stopped all attempts, but immediately after the war, and even during the war, attempts were made to build. American presidents were always in favour, from Roosevelt on.

In 1951 the Canadian government decided that it would go alone if the Americans would not come along. But in 1954 Mr. St-Laurent attempted to convince General Eisenhower to go along, and General Eisenhower was powerful enough to overcome the powerful lobby of the railways in those days and the Eastern seaports. An agreement was signed with the United States whereby Canada was to build five of the seven locks on the Montreal-Lake Ontario section and throw in as part of the Seaway the eight locks of the Welland Canal. As a result we are operating in Canada 13 locks out of 15.

At the time the agreement specified that the Seaway should charge its users enough to recover its operating costs, the interest on the moneys borrowed for the construction, and the repayment of these loans prior to the year 2009. That is 50 years after the opening of the Seaway.

Unfortunately, we never were able to levy enough income to cover all these costs. As a result the Seaway has paid over the years almost $150 million to Treasury in interest on the moneys borrowed, but that was never enough in any year to cover all the interest due. The balance of interest due has been capitalized each year and added to the debt, thereby creating a snowball effect which has brought us to the present situation.

Parliament has picked up the deficit at the Welland Canal and we maintain that any time the Canadian Parliament picks up a deficit of operations on the Seaway, we subsidize the Americans, simply because we have 13 locks out of 15. Therefore if there is an operating deficit it is larger than the

[*Interpretation*]

d'exploitation qui, comme je l'ai dit, sont gérés de façon très efficace à l'heure actuelle. Je devrais être au courant, monsieur le président, mais malheureusement je ne le suis pas. Quel est le rôle du gouvernement américain en ce qui concerne les frais d'exploitation de la voie maritime du Saint-Laurent?

Le président: Monsieur Normandeau.

M. Normandeau: Monsieur le président, la Voie maritime a été construite en grande partie par le Canada. C'était l'un des rèves des Canadiens depuis le tout début de la colonisation, et pendant des années les Canadiens ont attendu le jour où les navires au long cours atteindraient les Grands lacs. Le Canada donc agi seul. Le canal de Welland, qui reste le plus utile et qui répond toujours aux besoins de l'ère moderne, a été conçu pendant la première decennie de notre siècle. Sa construction a commencé en 1912, s'est arrêté pendant la guerre et s'est terminée en 1932.

Déjà pendant les années 30, le gouvernement canadien essayait de convaincre les Américains qu'il fallait poursuivre la construction de la partie reliant Montréal au lac Ontario. Il n'a pas réussi. Évidemment, la guerre a encore freiné tous les efforts, mais immédiatement après celle-ci, et même pendant la guerre, on a fait des efforts en vue de la construire. Les présidents américains ont toujours été en faveur de sa construction, depuis le président Roosevelt.

En 1951, le gouvernement canadien a décidé d'agir seul si les Américains ne se joignaient pas à lui. Mais en 1954, M. Saint-Laurent a tenté de convaincre le général Eisenhower de se mettre de la partie, et ce dernier a été assez puissant pour surmonter le lobby très puissant des Chemins de fer de l'époque ainsi que des ports de la côte Est. Un accord a été signé avec les États-Unis en vertu duquel le Canada devait construire cinq des sept écluses dans la section reliant Montréal au lac Ontario, et ajouter à la Voie maritime les huit écluses du canal de Welland. C'est pourquoi le Canada se charge présentement de l'exploitation de 13 écluses sur 15.

A cette époque, l'accord précisait que la Voie maritime devrait imputer à ses usagers des péages suffisants pour couvrir les frais d'exploitation, les intérêts sur les sommes empruntées pour la construction, et le remboursement des emprunts avant l'année 2009, c'est-à-dire 50 ans après l'ouverture de la Voie maritime.

Malheureusement, nous n'avons jamais pu tirer suffisamment de revenus pour couvrir toutes ces dépenses. C'est pourquoi au cours des années la Voie maritime a versé près de 150 millions de dollars au Trésor en intérêt sur les sommes empruntées, mais cela n'a jamais suffi pour rembourser tous les intérêts. Le solde des intérêts s'est accumulé au cours des années et s'est ajouté à la dette, faisant ainsi boule de neige. C'est ce qui a donné lieu à la situation actuelle.

Le Parlement a épongé le déficit du canal Welland et nous maintenons que chaque fois que le Parlement canadien éponge le déficit des opérations de la Voie maritime, il subventionne les Américains puisque nous possédons 13 des 15 écluses. Ainsi, lorsque nous accusons un déficit d'exploitation, il est

[*Texte*]

American one, while the two countries benefit almost equally from the use of the Seaway. That is why we have taken the stand that we cannot possibly absorb operating deficits on the Seaway.

We have had an operating deficit since 1973. Up to 1973 we were able to earn enough on the Montreal-Lake Ontario section to cover the deficit at the Welland Canal, but since 1973, mainly owing to inflation, we have been unable, and we are still unable, and we cannot see at present rates that we shall ever be able, to cover it. That is why we are so insistent that, if the Americans do not agree with our reasoning, we should terminate the agreement.

• 1025

Mr. McIsaac: One final question, if I may, and I appreciate the answer of Mr. Normandeau, he covered a number of points. If, as he pointed out, the initial agreement called for tolls sufficient to meet operating costs and to pay interest—and I think there was something else you mentioned—was there any further provision in there with respect to the establishment of tolls? Because, as you say, since 1973 we have been not even picking up enough revenue to meet basic operational cost, aside from interest on capital. Is that objective still in effect? Or has the original agreement been changed, in that sense?

Mr. Normandeau: Mr. Chairman, no. The 1959 Seaway agreement provided for a review of tolls at the request of one or the other country. Canada asked for a review in 1964; it was turned down. Canada asked for a review in 1967; it was turned down. In 1970 some negotiations took place, because in 1970 the American company, the St. Lawrence Seaway Development Corporation, was in the same financial straits that the Canadian Seaway is, or was. President Nixon decided that, rather than go along with the requirements of the agreement to cover operating cost, interest on the debt and repayment of the debt, its company would be forgiven the past interest that had accumulated, present and any future interest. As a result, the American company has been able to use the small surplus they have had during the past few years to repay part of their debt. This is going to be the last year they will be able to do that, and from next year on, they are going to be in a loss position. Therefore, the new President would have to go back to Congress either to forgive the debt entirely and subsidize the operations in the future, or to increase the tolls.

As you know, Mr. Chairman, the two American locks are the only inland waterway where toll charges are levied in the United States. All of the inland waterways are free. If you are an operator on the Mississippi, and you are aware of the trend to user charges—which is taking place in the United States as well as in Canada—you may well imagine that you would mount a powerful lobby against any increases on the Montreal-Lake Ontario waterway, especially if you are aware that Canada is subsidizing the operation. It would be well worth subsidizing the two American locks rather than go along with the present agreement.

[*Interprétation*]

supérieur à celui des États-Unis alors que les deux pays tirent à peu près les mêmes avantages de la Voie maritime. C'est pourquoi nous avons décidé qu'il nous est impossible d'absorber les déficits d'exploitation de la Voie maritime.

Nous accusons un déficit d'exploitation depuis 1973. Jusqu'à cette date, les revenus de la voie entre Montréal et le lac Ontario suffisaient à couvrir le déficit du canal de Welland, mais depuis 1973, surtout à cause de l'inflation, nous sommes dans l'impossibilité de rembourser cette et nous ne prévoyons pas que la situation s'améliorera au rythme où vont les choses. Voilà pourquoi nous insistons pour que, si les Américains n'acceptent pas notre raisonnement, nous mettions fin à l'accord.

M. McIsaac: Une dernière question, s'il vous plaît. Je remercie M. Normandeau de sa réponse qui couvrait plusieurs points. Ainsi qu'il l'a fort bien souligné, l'accord initial prévoyait un tarif de péage suffisamment élevé pour défrayer le fonctionnement de la voie et rembourser les intérêts. Il me semble que vous avez également parler d'autre chose. Existe-t-il d'autres dispositions sur l'établissement des tarifs de péage? Vous avez déclaré que depuis 1973 nous ne pouvions même pas tirer des revenus suffisants pour couvrir au moins les frais de fonctionnement, sans compter l'intérêt sur les investissements. Cet objectif demeure-t-il? L'accord initial a-t-il été modifié en ce sens?

M. Normandeau: Non, monsieur le président. L'accord de 1959 sur la Voie maritime prévoyait une révision du tarif à la demande de l'un ou de l'autre pays. Le Canada a demandé une révision en 1964; elle fut refusée. Le Canada a demandé une révision en 1967; elle fut refusée. Certaines négociations ont eu lieu en 1970 car la société américaine, la St. Lawrence Seaway Development Corporation connaissait à l'époque les mêmes difficultés que la Voie maritime canadienne. Le président Nixon décida alors, au lieu de respecter les dispositions de l'entente sur les frais de fonctionnement, l'intérêt de la dette et le remboursement de la dette, d'éponger les intérêts impayés, actuels et à venir. L'entreprise américaine a donc été en mesure d'utiliser ces légers excédents des dernières années pour rembourser une partie de sa dette. Cette année sera toutefois la dernière où ils pourront procéder ainsi et à partir de l'année prochaine, ils seront en situation déficitaire. Le nouveau président devra donc s'adresser à nouveau au Congrès pour faire effacer la dette entière et subventionner le fonctionnement de l'écluse à l'avenir, ou augmenter les tarifs de péage.

Vous savez, monsieur le président, que les deux écluses américaines sont les seules du réseau de canaux intérieurs des États-Unis où les droits de péage sont imposés. Toutes les voies maritimes intérieures sont gratuites. Vous comprendrez donc que les entreprises du Mississippi, qui sont conscientes de la tendance à imposer les frais aux utilisateurs, tendance manifestée aussi bien aux États-Unis qu'au Canada, vont faire une vigoureuse campagne contre toute augmentation des droits de péage entre Montréal et le Lac Ontario, surtout que le Canada subventionne cette entreprise. Il vaudrait beaucoup mieux pour eux subventionner les deux écluses américaines plutôt que de respecter l'accord actuel.

[*Text*]

Mr. McIsaac: A final question, Mr. Chairman, which I will not ask Mr. Normandeau to answer. Perhaps he could provide for us—and I think last year we did get an indication of it—the costs of moving grain and moving iron ore through the Seaway. We did not have that in Committee, but if he could provide that to us later on and go back over several years to show how much of the charge of moving goods through the Seaway is actual toll charge and how much is other associated expenses; I would appreciate that.

Mr. Normandeau: I would be very pleased, Mr. Chairman.

• 1030

The Chairman: Thank you, Dr. McIsaac. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, this is another example of how this insidious block system just raises the very mischief with the interests of an individual in Parliament. This transportation is one of the things which is absolutely vital to my constituency, as is fisheries. Both committees are meeting at this moment and one had to be neglected. I hope, sir, as Chairman, that you would plead with the people who set this up, in the name of all that is good for Canada, to get rid of this system and give a person in the House an opportunity to participate in the items in which he must participate as a member on behalf of his constituency. I have said it time and again, as have many others. I hate to waste the time of this Committee on that subject, but it is really an insidious situation when one is divided as completely as this.

Mr. Chairman, in connection with the user-pay concept, it has been a pretty thorny subject for a great many Canadians who are not influenced by the Seaway's charges that there should be the concept of user-pay in one aspect of transportation and the concept of writing off the debt in another. It just seems to reflect the position that the policy of government is somewhat guided by where the most votes are. There is an element of logic in that in our present system, but basically I think it is essential that the concept of need in the transportation system be expanded to serve all Canadians; it should not be adjusted in the user-pay concept. The Seaway will now get to the position where, by forgiveness, the user-pay concept from here on in will not mean very much; it just means that the operating people on the Seaway will get paid from the tolls.

I do not see, sir, from what you have said this morning, that there will be very much room for capital improvement in the Seaway, even with your proposed structure, without coming back to the Treasury of Canada. Is that a reasonable observation?

Mr. Normandeau: Mr. Chairman, I beg to differ with the honourable member. In the proposed structure we are going to be forced to levy tolls that will be sufficient to cover our operating costs as well as full depreciation. Full depreciation in our case means about $8 million a year, and $8 million will fund any major capital expenditures that we may foresee. We do not foresee any major capital expenditures on the Seaway

[*Interpretation*]

M. McIsaac: Une dernière question, monsieur le président, à laquelle je n'exige pas une réponse de M. Normandeau. Il me semble que l'année dernière il nous a déjà fourni ce renseignement. Pourrait-il nous fournir une indication du coût de transport des céréales et du minerai de fer par la Voie maritime? Nous ne l'avions pas reçu au Comité, mais il pourrait peut-être nous fournir ces renseignements plus tard; il pourrait également nous indiquer dans quelle mesure au cours des dernières années les frais de transport des marchandises par la Voie maritime se divisent en péage et en autres frais. J'aimerais avoir ces renseignements.

M. Normandeau: Je me ferai un plaisir de les fournir, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McIsaac. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, voici un autre exemple des problèmes que pose aux députés le système des séances bloquées. La question des transports, comme celle des pêches, est d'un intérêt absolument vital pour ma circonscription. Les deux comités se réunissent à la même heure et je dois en négliger un. Monsieur le président, j'espère que vous défendrez auprès des responsables de cet état de fait, au nom du plus grand bien du Canada, l'idée d'abolir ce système et de donner au député l'occasion de participer aux activités essentielles en sa qualité de représentant d'une circonscription. Tout comme beaucoup d'autres députés, j'ai fait cette observation maintes et maintes fois. Je n'aime pas gaspiller le temps du Comité sur cette question, mais il est absolument abominable d'être ainsi divisé.

J'aimerais évoquer le concept de l'usager-payeur; un grand nombre de Canadiens pour qui les tarifs de péage de la Voie maritime n'ont aucune conséquence demeurent néanmoins préoccupés de voir que l'on applique le principe de l'usager-payeur dans un domaine des transports et que l'on efface la dette dans un autre domaine. Cela semble indiquer que le gouvernement est guidé dans ses politiques par la carte électorale. Le système actuel est dans une certaine mesure logique, mais je pense qu'il est essentiel d'étendre le principe des besoins de transport à tous les Canadiens. Il ne faudrait pas le tempérer par le concept de l'usager-payeur. La Voie maritime pourra maintenant, grâce à l'effacement de sa dette, adopter le concept de l'usager-payeur sans qu'il signifie plus qu'assurer les traitements des employés de la Voie maritime.

Compte tenu de vos remarques de ce matin, je ne vois pas quelles sont les possibilités d'amélioration des immobilisations de la Voie maritime sans devoir puiser dans le Trésor du Canada. Ai-je raison?

M. Normandeau: Monsieur le président, je regrette, mais je ne suis pas d'accord. Le projet de tarif prévoit des péages suffisamment élevés pour couvrir non seulement nos dépenses de fonctionnement, mais également l'amortissement. L'amortissement totalise environ 8 millions de dollars par année; 8 millions de dollars seront également prévus pour les principales dépenses en immobilisation. Nous n'envisageons aucune

[*Texte*]

for several years, if ever, except for normal maintenance, which is already in our operating costs. Therefore we should not be coming back to the Canadian government or the Canadian treasury for anything pertaining to the present facilities. Now we foresee a congestion by 1990. We are attempting to push back the day when the Seaway is fully used. At that time or a few years before, because of the lead-time necessary on these facilities, somebody will have to decide whether we need another canal or whether we should dump the surplus of commodities transiting east-west to some other mode; however, we maintain within the Seaway that we should not be the one to do that.

Years ago in the nineteen-sixties the Seaway Authority went to the government and suggested that we expropriate the land and start designing another canal, because the Welland would be congested very shortly. Thank God, it was found to be a mistake and we have now gone back. A new canal today would cost over $2.5 billion and there is no way that the users would be able to pay for that; and you are quite right: if we were to go that route, then certainly we would have to come back to the government. But if you are speaking only of maintaining and upgrading the present facility, which, as I mentioned before, will remain usable for a great, long time—the Rideau Canal here is celebrating its 150th anniversary this year and it is probably in better shape than on the day it was built; and the same applies to the Panama Canal which was opened in 1914, is still in excellent shape, and will remain so for many, many more years—then we should, from the level of tolls that we are negotiating with the United States, be able to take care of the expenses that you mention, sir.

• 1035

Mr. McCain: Will you lose any traffic as a result of increase in tolls?

Mr. Normandeau: No, sir. We are proposing in practice to double the tolls that are levied right now on the whole system. This is not going to bring us back to the level of 1959 when the present tolls were fixed.

The 1959 tolls were a bonanza to all producers at the time because you must keep in mind that, in 1958, the grain producers, to use one example, were paying 16 cents from Thunder Bay down to the St. Lawrence River ports. In 1959, the rate went down to 8 cents, and it was only in 1975 that it went back to the 16 cents of 1958. So the producers, during those same years, were paying only 1.4 cents; in future they are going to pay 3 cents.

Mr. McCain: Three cents on what?

Mr. Normandeau: Their bushel of grain carried.

Mr. McCain: That will be the toll on grain through the Seaway as you propose it now?

[*Interprétation*]

dépense majeure en immobilisation d'ici plusieurs années, si jamais, abstraction faite de l'entretien normal, qui figure déjà dans nos frais de fonctionnement. Nous ne devrons donc pas nous adresser au gouvernement canadien ou au Trésor pour quelque amélioration que ce soit des installations actuelles. Nous prévoyons par ailleurs une congestion d'ici 1990. Nous essayons de repousser la date où la Voie maritime sera utilisée à pleine capacité. A cette date, ou quelques années auparavant, étant donné les délais qu'imposent ces installations, il faudra décider si un autre canal est nécessaire ou si l'on doit utiliser un autre moyen de transport pour les excédents de marchandises en transit entre l'Est et l'Ouest. Quoi qu'il en soit, nous sommes d'avis qu'il ne nous revient pas de prendre cette décision.

Au cours des années soixante, l'Administration de la Voie maritime a suggéré au gouvernement d'exproprier les terrains et d'entreprendre la conception d'un autre canal, car il semblait que le Canal Welland serait rapidement saturé. Heureusement, nous nous étions trompés et nous sommes revenus sur nos pas. La construction d'un nouveau canal aujourd'hui coûterait plus de 2.5 milliards de dollars et il serait impossible que les utilisateurs puissent assumer cette dette; vous avez tout à fait raison. Il est certain que si nous devions choisir cette solution il faudrait se retourner vers le gouvernement. Toutefois, pour ce qui est de l'entretien et de l'amélioration des installations actuelles, qui demeureront utilisables pendant très très longtemps, nous devrions être en mesure grâce aux tarifs en négociation avec les États-Unis d'assumer nous-mêmes les dépenses. Il ne faut pas oublier que le canal Rideau célèbre son 150e anniversaire d'existence cette année et qu'il est probablement en meilleur état que le jour où il fut construit. Il en va de même du canal de Panama, ouvert en 1914, qui est en excellente condition et le demeurera pendant de nombreuses années encore.

M. McCain: Allez-vous perdre des clients après l'augmentation des tarifs?

M. Normandeau: Non, monsieur. En fait, nous proposons de doubler les péages actuellement exigés sur l'ensemble des réseaux. Cette augmentation ne nous ramènera même pas au niveau exigé en 1959, au moment où ces péages ont été adoptés.

Le tarif de 1959 était une aubaine pour tous les producteurs de l'époque. Il ne faut pas oublier qu'en 1958 les producteurs céréaliers, par exemple, payaient 16c. pour le transport de Thunder Bay jusqu'aux ports du fleuve Saint-Laurent. En 1959, le tarif est passé à 8c. et ce n'est qu'en 1975 qu'il a atteint à nouveau les 16c. de 1958. Pendant toutes ces années, les producteurs ne payaient que 1.4c.; à l'avenir, ils payeront 3c.

M. McCain: 3c. pour quoi?

M. Normandeau: Le boisseau de céréales transporté.

M. McCain: Est-ce là le péage que vous proposez d'exiger pour le transport des céréales dans la voie maritime?

[*Text*]

Mr. Normandeau: The total charge. So that we are talking of totals that are not insignificant, we are talking of some $52 million to $53 million in tolls; but when you apply it to the units of commodities that are carried, it becomes insignificant. On grain, it is less than three cents. It has been, for all these years, 1.4 cents. It will be less than 3 cents in future.

Mr. McCain: A bushel?

Mr. Normandeau: A bushel. On iron ore, the present rate is 46 cents a ton. It will be something like 90 cents a ton.

So, with the units, we are not talking of significant figures—these apply only when there is volume —so we do not foresee that it will affect the traffic in any way.

Mr. McCain: You are not charging tolls on a tonnage basis, then. You are charging it on a unit basis.

Mr. Normandeau: No, we are charging the tolls on the ton.

Mr. McCain: Well, will the toll on grain be the same as the toll on ore?

Mr. Normandeau: No, we go by the short ton, and next year we will go to the metric ton. But I converted the figures to give you these examples on grain, for instance.

Mr. McCain: Well, will the toll on a ton of grain, a ton of oats, a ton of barley, a ton of wheat—will the toll on that ton be the same as the toll on a ton of iron ore?

Mr. Normandeau: It is, right now, and we foresee that it will be in the future.

The level of tolls on the Seaway is very simple. We have only two classes: we have a slight charge for the GRT, for the vessel itself; and we have a charge for bulk cargo, and a charge for general cargo—which is manufactured goods, containers and so on.

Mr. McCain: Well, for the moment, what will be your rate on grain per ton in your proposed schedule?

Mr. Normandeau: It would be 95 cents, from the 46 that it is right now, per ton.

• 1040

Mr. McCain: And you think this will not be enough to divert any traffic whatsoever, that your volume will remain and you will retain all the traffic that you now have and it will continue to expand as per your schedule of forecasting?

Mr. Normandeau: This is our firm conviction. I could give you a number of figures or just one figure. The cost of transporting the grain from Thunder Bay down to the river ports has gone up since 1972 from 9 cents to 16 cents. That is very much more than what we planned to do.

Mr. McCain: You are going to reduce the service at the Sault. Is that correct? Is that the one I noticed here?

Mr. Normandeau: Yes.

Mr. McCain: What is involved there when you reduce it? What effect will this have on traffic through the system and how can you get away with this sort of thing?

[*Interpretation*]

M. Normandeau: Le péage total. Nous ne parlons pas de montants insignifiants: nous parlons de 52 à 53 millions de dollars en péages; mais lorsque ces montants sont calculés en fonction des unités de marchandises transportées, ils sont minimes. Le tarif des céréales est de moins de 3c. Il était par le passé de 1.4c. et il sera maintenant inférieur à 3c.

M. McCain: Le boisseau?

M. Normandeau: Le boisseau. Le tarif actuel du transport du minerai de fer est de 46c. la tonne. Il sera d'environ 90c. la tonne.

Le coût à l'unité est donc minime. C'est le volume qui donne toute l'importance à ces péages. Nous ne prévoyons donc aucune réduction du traffic.

M. McCain: Vos tarifs ne sont donc pas calculés à la tonne. Ils sont à l'unité.

M. Normandeau: Non, les droits sont calculés à la tonne.

M. McCain: Dans ce cas, est-ce que le péage pour les céréales est le même que celui du minerai?

M. Normandeau: Non, nous utilisons actuellement la tonne courte et l'année prochaine nous adopterons la tonne métrique. J'ai toutefois converti les chiffres afin de vous donner un exemple pour les céréales.

M. McCain: Est-ce que le péage pour les céréales, l'avoine, l'orge ou le blé, est le même que celui demandé pour le minerai de fer?

M. Normandeau: Oui. Nous prévoyons également qu'il demeurera le même à l'avenir.

Le tarif de péage sur la voie maritime est très simple. Nous n'avons que deux catégories: nous imposons un droit minime pour le navire et nous imposons un droit de péage pour les marchandises en vrac et pour les marchandises en général, c'est-à-dire les biens fabriqués, les conteneurs, etc.

M. McCain: Quel sera le péage exigé pour une tonne de céréales dans votre nouveau tarif?

M. Normandeau: Il sera de 95c.; il est actuellement de 46c. la tonne.

M. McCain: Et vous pensez que cela ne sera pas suffisant pour réduire le trafic, que vous allez conserver tous vos clients actuels et que vous allez continuer à progresser au même rythme que prévu.

M. Normandeau: Nous en sommes absolument convaincus. Je pourrais vous citer divers chiffres, ou même un seul. Le coût du transport des céréales de Thunder Bay jusqu'aux ports du fleuve est passé de 9c. en 1972 à 16c. C'est beaucoup plus que ce que nous prévoyons.

M. McCain: Vous allez réduire les services offerts à Sault-Sainte-Marie. Est-ce exact? Est-ce bien ce que j'ai entendu?

M. Normandeau: Oui.

M. McCain: Quelles sont les conséquences de cette réduction? Quelles seront les conséquences sur le trafic dans le réseau et comment pouvez-vous faire cela?

[*Texte*]

Mr. Normandeau: It is a very good question, Mr. Chairman. The fact of the matter is that the Canadian lock at the Sault is now too narrow and too shallow a draft to accommodate more than 10 per cent of the vessels that ply the lakes. As a result its attractiveness to commercial traffic has gone down and the tonnages have gone down year after year until last year they reached less than 600,000 tons. We handle 600,000 tons when the American locks on the other side handle 92 million tons.

What we propose to do is to cut back from 24 hours a day seven days a week to a two-shift operation. We are going to go to bed at night. The reason is that we have hardly any commercial traffic left which comes at odd hours of the day. Most of the traffic that is left to us is crushed stone, sand, gravel, and that passes during the day. The other traffic we have are the tourist boats and pleasure craft that go around Sault Ste Marie, and they do not come at night either.

That is the reason that we think we can safely cut back the service thereby stabilizing our expenses and thereby avoiding laying off some of the older employees that we have there. Otherwise it would be common sense to close down this operation.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, speaking of grain I would like to ask you how many tons of grain, or the percentage, approximately do you move out of the figure you gave of 64 million tons? What are the main commodities in importance to move?

Mr. Normandeau: Mr. Chairman, in order of importance I do not know what comes first. Last year we transited almost 22 million tons of iron ore at the Welland Canal. Grain comes very close. It was almost 22 million tons last year as well. After that you have coal, about 9 million tons and then you go down to general cargo, almost 4 million tons. But by far iron ore and grain are the two main commodities and we do not foresee it will change in the future.

Mr. Ritchie: Is the toll on a ton of general cargo and of iron ore the same?

Mr. Normandeau: No, on general cargo the toll has always been more than double: 90 cents versus 40 cents.

Mr. Ritchie: How much does ore earn you in relationship to grain? Is there much of a difference between the actual earnings and the actual tons?

• 1045

Mr. Normandeau: No. I do not know if, versus wheat, it would be the same or basically the same.

Mr. Ritchie: But general cargo earns you a bit more, then?

Mr. Normandeau: Yes. But it is a small figure compared with the other. It is only $4 million compared with $40 million in the two others.

Mr. Ritchie: I see. Why this differential? Does it cost you more to move general cargo?

[*Interprétation*]

M. Normandeau: C'est une très bonne question, monsieur le président. En fait, l'écluse canadienne de Sault-Sainte-Marie est beaucoup trop étroite et trop peu profonde; elle ne peut accueillir plus de 10 p. 100 des navires qui naviguent sur les lacs. Son utilité pour les bateaux commerciaux a donc diminué et le nombre de tonnes de marchandises transitées a diminué d'année en année pour atteindre moins de 600,000 tonnes. Les écluses américaines, elles, font passer 92 millions de tonnes.

Nous nous proposons d'abandonner le service 24 heures par jour, sept jours par semaine, pour offrir un service de deux postes. Nous allons fermer pendant la nuit. Nous procédons ainsi parce qu'il n'y a presque plus de trafic commercial aux petites heures du jour. La plupart des bateaux transportent de la pierre concassée, du sable, du gravier, et ils transitent pendant le jour. Nous accueillons également les bateaux de tourisme et navires de plaisance qui contournent Sault-Sainte-Marie. Ils ne naviguent pas non plus la nuit.

Voilà pourquoi nous pensons pouvoir réduire sans problèmes le service et ainsi stabiliser nos dépenses Nous éviterons donc de mettre à pied les employés plus âgés qui sont à notre service. L'autre solution serait de fermer l'écluse.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Monsieur le président, j'aimerais savoir quelle proportion des 64 millions de tonnes de marchandises transitées était des céréales. Quelles sont les principales marchandises, en ordre d'importance?

M. Normandeau: Monsieur le président, je ne sais pas quelles sont les marchandises les plus importantes. L'année dernière, nous avons transité presque 22 millions de tonnes de minerai de fer par le Canal Welland. Les céréales suivaient de très près; l'année dernière, près de 22 millions de tonnes ont transité par le Canal. Il y a également le charbon, 9 millions de tonnes environs, et les produits manufacturés, presque 4 millions de tonnes. Les deux principales marchandises sont toutefois de loin le minerai de fer et les céréales. Nous ne prévoyons pas de changement pour l'avenir.

M. Ritchie: Le péage d'une tonne de marchandises et d'une tonne de minerai de fer est-il le même?

M. Normandeau: Non, le péage des produits manufacturés a toujours été le double: 90c. au lieu de 40c.

M. Ritchie: Est-ce que le minerai vous rapporte beaucoup plus que les céréales? Y a-t-il une différence entre les revenus réels et le tonnage réel?

M. Normandeau: Non. Je ne sais pas si ce serait la même chose ou à peu près la même chose comparé au blé.

M. Ritchie: Mais les produits manufacturés vous rapportent plus?

M. Normandeau: Oui. Le volume est toutefois petit comparé à l'autre. Il s'agit de seulement 4 millions de dollars comparés aux 40 millions des deux autres marchandises.

M. Ritchie: Je vois. Quelle est la différence? Est-ce que vous dépensez plus pour transiter des produits manufacturés?

[*Text*]

Mr. Normandeau: No. It does not cost us one cent more to transit any commodity or any vessel. I can only assume that in 1958 when the tolls committee studied the question that the value per ton was so much higher on manufactured goods that they felt that it was worth charging more. But that is the only explanation I think.

Mr. Ritchie: In this general tariff, do you feel that if it were lower or if you charged less you would get more? Is it a good money maker or is it a better money maker? Let us put it this way.

Mr. Normandeau: No. I would say, especially now with inflation, that we could charge quite a bit more . . .

Mr. Ritchie: And still retain the tonnage?

Mr. Normandeau: . . . but we are still talking of only 4 million tons. So even if you double, compared with the volumes of the other commodities we carry—and that would bring trouble with the United States because on the Montreal-Lake Ontario we transitted 4.5 million tons of general cargo and 3.8 million on the Welland Canal, so the difference went mainly to the Toronto harbour with some to Hamilton harbour. Almost all the 4 million tons that were transitted to Welland went to American ports, because the only port we have is Thunder Bay and it is not used very much for general cargo—a bit but not much.

Mr. Ritchie: I read in the newspapers about the Mississippi river freeze-up, and it was suggested that the Mississippi system was the most efficient in the world—or the cheapest. I do not know if it is the most efficient but it is the cheapest in the world, and they compared it to the Russians and their Volga river system. Does the American government have to spend on the Mississippi anything comparable to the Seaway? They carry all the charges, I understand.

Mr. Normandeau: Yes, Mr. Chairman. In the United States, except for the two American locks on the Seaway, all the waterways are operated by the U.S. Army Corps of Engineers and, over the years, they have spent on the Mississippi network far more money than they ever spent on the Seaway proper or on the Great Lakes or on the Sault Ste. Marie Locks. It is a very expensive proposition.

It is quite efficient, yes. These are all inland rivers and therefore they are able to use trains of barges, which we do not use on the Great Lakes for very obvious reasons. We are an open sea and barges would not travel as well as they do on the Mississippi river.

Mr. Ritchie: They have made these large expenditures but will they last almost indefinitely? Does the system require frequent capital expenditures?

Mr. Normandeau: No. On the Mississippi they need dredging, because the Mississippi and the Arkansas and the Missouri rivers are not clean rivers in the way the St. Lawrence and the Great Lakes system are, where hardly any dredging is required. We dredged the Montreal-Lake Ontario section prior

[*Interpretation*]

M. Normandeau: Non. Il ne nous en coûte pas un cent de plus pour diverses marchandises ou divers navires. Je dois supposer qu'en 1958, lorsque le comité des tarifs a étudié la question, la valeur à la tonne des produits manufacturés était tellement plus élevée que l'on a jugé qu'il fallait exiger plus. C'est la seule explication que je puisse trouver.

M. Ritchie: Pensez-vous que si le tarif des produits manufacturés était moins élevé vous auriez un trafic plus élevé? Est-ce une bonne source de revenus ou une meilleure source de revenus; si l'on peut dire?

M. Normandeau: Non. Compte tenu de l'inflation à l'heure actuelle, je penserais que nous pourrions exiger beaucoup plus . . .

M. Ritchie: Et maintenir le tonnage?

M. Normandeau: . . . mais il ne s'agit encore une fois que de 4 millions de tonnes. Même si c'était le double, compte tenu du volume des autres marchandises transitées, nous aurions des difficultés avec les États-Unis car entre Montréal et le lac Ontario nous avons transité 4.5 millions de tonnes de produits manufacturés et 3.8 millions de tonnes sur le Canal Welland. La différence était donc destinée surtout au port de Toronto et quelque peu au port de Hamilton. La presque totalité des 4 millions de tonnes transitées par le Canal Welland sont allées dans les ports américains, car nous avons un seul port à Thunder Bay et il sert très peu aux marchandises générales.

M. Ritchie: J'ai lu une série d'articles dans les journaux sur le gel du fleuve Mississippi. L'on y disait que le réseau du Mississippi était le plus efficace ou le moins dispendieux du monde. Je ne sais pas s'il est le plus efficace, mais il est le moins dispendieux du monde. On l'a comparé au réseau fluvial soviétique de la Volga. Est-ce que le gouvernement américain doit dépenser pour le Mississippi des sommes comparables à celles dépensées pour la Voie maritime? Je pense qu'ils assument tous les frais.

M. Normandeau: Oui, monsieur le président. Aux États-Unis, exception faite des deux écluses américaines de la Voie maritime, toutes les voies maritimes sont confiées au U.S. Army Corps of Engineers. Ils ont dépensé au cours des années beaucoup plus d'argent pour le réseau du Mississippi que ce qu'ils ont dépensé pour la Voie maritime, les Grands lacs, ou les écluses de Sault-Sainte-Marie. C'est un projet très dispendieux.

Il est en effet fort efficace. Il s'agit là d'une série de rivières et l'on peut dont utiliser des trains de chalands qui ne peuvent servir sur les Grands lacs pour des raisons très évidentes. Il s'agit d'une mer intérieure et les chalands ne pourraient pas se déplacer avec autant de facilité que sur le Mississippi.

M. Ritchie: Ils ont fait d'importantes dépenses, mais le réseau peut-il durer indéfiniment? Le réseau n'exige-t-il pas des dépenses fréquentes?

M. Normandeau: Non. Il faut draguer le Mississippi, car le fleuve Mississippi, les rivières Arkansas et Missouri ne sont pas aussi propres que le Saint-Laurent et les Grands lacs, où le dragage est très peu nécessaire. Nous avons dragué la section entre Montréal et le Lac Ontario avant 1959. Nous ne l'avons

[*Texte*]

to 1959 and it has never been dredged since, and it will not be dredged for many years to come. The St. Lawrence is a clean river, whereas these rivers in the United States are forever silting and they do need frequent dredging. But outside of that, capital expenditures are going to be minimal in the future, except for operating expenses.

Mr. Ritchie: I come from the eastern Prairies and my constituency is certainly interested in the Seaway because of the grain. There is a move afoot to increase the statutory Crowsnest Pass freight rates. The grain at Vancouver brings 30 to 50 cents a bushel more to the farmers than grain at Montreal. Well, grain at Vancouver and grain at Thunder Bay is equal. In other words, if the Westerners could ship all their grain out of Vancouver they would end up with another 30 to 50 cents a bushel more. It is now split so the people on the west side of the Prairies lose 25 or 20 cents, and it is given to the eastern side.

• 1050

Mr. Roy (Laval): I do not agree on that.

The Chairman: Order. I will put you down, Mr. Roy, if you have any questions.

Mr. Ritchie: Well, it is something that I did not realize myself until I checked through it in the Alberta Grain Commission, and certainly the Alberta people are very interested in this. So any raise in seaway tolls makes the eastern route less attractive.

You did mention some figures, and I was not quite sure. I gather the seaway tolls are set at approximately 16 cents a bushel—I presume you are talking about wheat at 60 pounds—and back in 1958 they were lowered.

Mr. Normandeau: What I said, sir, is that in 1958, from Thunder Bay to the St. Lawrence River ports, to carry a bushel of wheat it cost the producer 16 cents. With the opening of the seaway this went down—due to the larger vessels and due to the speed. It went down to 8 cents, and went up to 9 cents up to 1972. From 1972 on, that 9 cents has gone back to 16 cents—16.25 cents last year. Last year was the first year that the producers out West paid as much as they used to pay in 1958.

Mr. Ritchie: You say that is 16 cents last year?

Mr. Normandeau: That is 16.25 cents last year.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, may I just interrupt on a point of order to clarify? I think it is worth pointing out here that the 16 cents is not a seaway toll charge.

Mr. Ritchie: Oh, no.

Mr. McIsaac: The toll charge is 1.4 cents a bushel, and it is vessel operating costs and so on and so forth that give the bulk of that hike.

Mr. Ritchie: But what do the recent or proposed changes mean?

[*Interprétation*]

pas dragué depuis et ce ne sera pas nécessaire pendant encore beaucoup d'années. Le fleuve Saint-Laurent est propre, contrairement aux rivières des États-Unis qui s'ensablent et qu'il faut donc draguer fréquemment. Les autres dépenses en immobilisation seront toutefois minimes à l'avenir, si l'on fait abstraction des frais de fonctionnement.

M. Ritchie: Je viens de la région est des Prairies et les gens de ma circonscription s'intéressent certainement à la Voie maritime à cause des céréales. Il y a une tentative d'augmenter les tarifs de fret fixés dans la loi pour la Passe du nid de corbeau. A Vancouver, les agriculteurs touchent 30 à 50c. de plus le boisseau de céréale qu'à Montréal. Cependant, les céréales sont les mêmes à Vancouver qu'à Thunder Bay. Autrement dit, si les producteurs de l'Ouest pouvaient expédier toutes leurs céréales depuis Vancouver, ils toucheraient 30 à 50 c. de plus le boisseau. A l'heure actuelle, les producteurs à l'ouest des Prairies perdent 20 ou 25c. le boisseau au profit de l'est.

M. Roy (Laval): Je ne suis pas d'accord avec vous.

Le président: A l'ordre. J'inscrirai votre nom, monsieur Roy, si vous avez des questions.

M. Ritchie: Je ne m'en étais jamais rendu compte avant de vérifier auprès de la Commission des grains de l'Alberta, et c'est là une question à laquelle s'intéressent les habitants de l'Alberta. Ainsi, toute hausse dans le péage de la voie maritime nuit à la route de l'est.

Vous avez cité des chiffres, et je n'étais pas tout à fait certain. Je pense que le péage de la voie maritime est fixé environ à 5c. le boisseau, j'imagine que vous voulez parler du blé au 60 livres, et en 1958 on a diminué ces frais.

M. Normandeau: J'ai dit qu'en 1958 le transport d'un boisseau de blé de Thunder Bay au port du fleuve St-Laurent coûtait 16c. au producteur. Après l'ouverture de la voie maritime, ces frais ont diminué étant donné la plus grande taille des bateaux et la rapidité du transport. Ce tarif a diminué à 8c. puis a augmenté à 9c. jusqu'en 1972. En 1972, cela a augmenté à nouveau à 16c. et l'an dernier le tarif était de 16.25c. L'an dernier, c'était la première fois que les producteurs de l'Ouest payaient aussi cher qu'en 1958.

M. Ritchie: Vous avez dit que l'an dernier le tarif était fixé à 16c.?

M. Normandeau: 16. 25c.

M. McIsaac: Monsieur le président, puis-je invoquer le Règlement afin d'obtenir certaines précisions? Il est bon d'indiquer ici que ces 16c. ne représentent pas le frais de péage de la voie maritime.

M. Ritchie: Mais non.

M. McIsaac: Le péage coûte 1.4c. le boisseau et ce sont les frais d'exploitation des bateaux et ainsi de suite qui sont responsables de la majeure partie de cette hausse.

M. Ritchie: Mais que signifie les récentes modifications ou plutôt les modifications proposées?

[*Text*]

Mr. Normandeau: It would raise the present tolls on that bushel of wheat from 1.4 cents a bushel to close to 3 cents a bushel.

Mr. Roy (Laval): The real cost?

The Chairman: Order, Mr. Roy. We will let Mr. Ritchie complete and then we will go back to Mr. Roy.

Mr. Ritchie: You say approximately a 1.5 cent increase on the bushel.

Mr. Normandeau: Yes.

Mr. Ritchie: Of course, that toll is paid by the shipping firm.

Mr. Normandeau: No, not any longer. Four or five years ago the shipping companies agreed with their customers—in the case of grain, with the wheat board—that they would bill the wheat board separately. They do not absorb tolls.

Mr. Ritchie: You do not bill the wheat board, but the . . .

Mr. Normandeau: We bill the shipping companies, and they in turn bill separately.

Mr. Ritchie: I see.

The Chairman: Thank you, Mr. Ritchie. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I have a few basic questions to ask Mr. Normandeau. In his statement he was talking about the possibility of renegotiating the agreement with the United States, and about some discussions going on with the United States on the future of the seaway.

It strikes me that I did not hear anything in the press reports about the Prime Minister bringing the subject up in his meetings with President Carter. Did you make any direct representations to the Prime Minister or through the Minister of Transport, or whatever the avenue is to have this brought up? It strikes me, from what you have said with regard to the cost involved for wheat for the Canadian taxpayer, that this is certainly a major irritant in U.S.-Canadian relations, certainly from our point of view.

Mr. Normandeau: Mr. Chairman, the Prime Minister brought up the subject in his discussion with President Carter, and pointed out to President Carter the importance of Canada coming to a satisfactory agreement with the United States on this matter. If Canada is unable to raise the tolls sufficiently to cover operating costs in the seaway, of course Canada's policy on transportation and the user-pay concept goes by the board. If we cannot under marine mode cover only operating costs, forgetting about the investment in the seaway, we might as well give up. So the Prime Minister brought this point forcibly to President Carter and it was agreed by the two to pursue it vigorously. That was the word used.

• 1055

Mr. Collonette: You hinted also, when you were discussing this particular point, that Canada may unilaterally abrogate

[*Interpretation*]

Mr. Normandeau: Le péage d'un boisseau de blé passerait de 1.4c. à près de 3c.

M. Roy (Laval): Est-ce là le coût réel?

Le président: A l'ordre, monsieur Roy. Laissons M. Ritchie terminer puis nous reviendrons à vous.

M. Ritchie: Vous avez dit qu'il y aura une hausse d'environ 1.5c. le boisseau.

M. Normandeau: Oui.

M. Ritchie: Évidemment, c'est la société de transport qui paie le péage.

M. Normandeau: Non, plus maintenant. Il y a quatre ou cinq ans les sociétés de transport ont convenu avec leurs clients, dans le cas des céréales il s'agit de la Commission du blé, qu'elles factureraient la Commission du blé séparément. Ce ne sont pas elles qui défraient le péage.

M. Ritchie: Ce n'est pas la Commission du blé qui est facturée, mais le . . .

M. Normandeau: Nous facturons les sociétés de transport qui à leur tour facturent la commission séparément.

M. Ritchie: Je vois.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ritchie. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, j'aurais quelques questions fondamentales à poser à M. Normandeau. Dans sa déclaration il a fait allusion à la possibilité de renégocier l'accord avec les États-Unis au sujet de l'avenir de la Voie maritime.

Je n'ai pas l'impression d'avoir entendu dire que les communiqués de presse que le premier ministre allait en discuter lors de ses rencontres avec le président Carter. Avez-vous fait des représentations directes au premier ministre, par l'entremise du ministre des Transports ou autrement, afin que cette question soit discutée? Il me semble, d'après ce que vous avez dit au sujet du coût que doit payer le contribuable canadien pour le blé, qu'il s'agit là, du moins de notre point de vue, d'un facteur majeur d'irritation dans les relations canado-américaines.

M. Normandeau: Monsieur le président, le premier ministre en a discuté avec le président Carter, et lui a signalé l'importance pour le Canada de conclure un accord satisfaisant avec les États-Unis. Si le Canada est incapable d'augmenter suffisamment le péage afin de pouvoir couvrir les frais d'exploitation de la voie maritime, la politique des transports du Canada et le concept de l'usager-payeur doit payer tomberont à l'eau. Si nous n'arrivons même pas à couvrir les coûts d'exploitation de la voie maritime, sans parler des investissements, aussi bien tout laisser tomber. Ainsi, le premier ministre a accentué cette question lors de ses entretiens avec le président Carter et ils ont tous deux convenu de déployer tous les efforts nécessaires en vue de parvenir à un règlement.

M. Collenette: Lorsque vous avez évoqué cette question, vous avez également laissé entendre que le Canada pourrait

[*Texte*]

the present agreement and you do not seem to be a man that would threaten lightly. Could you explain any consequences, or what you had in mind by making that statement?

Mr. Normandeau: Yes. I have mentioned that in 1964, in 1967, Canada attempted, via the seaway agreement, to raise the tolls in order to meet the expenses, and both times the United States turned us down. This time we wanted to impress the United States that we were serious. So we did not threaten the United States, but we indicated that we could no longer obey and work under the present agreement unless the United States were willing to modify the present agreement.

Mr. Collenette: You also mention that somewhere around 1990, I believe, that when the present seaway would be at full capacity—was it 1990?

Mr. Normandeau: Yes.

Mr. Collenette: You then said it was a policy decision of Parliament or the government to decide whether or not to build a second canal or another system, or improve the present system, which you mentioned was about $2.5 billion. And I suppose that is in 1977 dollars. Would the alternative to this be an upgrading of the existing rail networks, and is it your opinion that rail would be a viable alternative in any decision-making process? Would there be two options? Would it be of equal weight or of equal value to upgrade the canal system or to upgrade rail? What would be the advantages, if any, for expanding the canal system?

Mr. Normandeau: Mr. Chairman, I do not believe I can reply to this question. Obviously, in the movement of massive volumes of commodities to be handled on the seaway—we are talking in 1990, and we are talking of 90 million tons of commodities—there are few options. It is either the seaway, the marine mode or the railway, possibly pipelines, but at this stage it is probably too early to say what option would be chosen. You must remember that a canal has to be under use in order to be effective. The minute the canal is replaced by another canal, you will have to close it down, although it would still be in excellent shape. But you will have to throw it out because obviously the new canal will have larger locks and a larger capacity. You cannot operate the two canals side by side. So the new canal will be justified only by the difference between, let us say, 90 million tons and the 100 or 110 million tons that you would carry, not by the total amount. This is where the economic justification becomes very, very difficult.

Mr. Collenette: So at this point then you are unable to project any sort of net value to the economy.

Mr. Normandeau: No.

Mr. Collenette: In closing, Mr. Chairman, it is interesting what Mr. Normandeau said, that in building a new seaway the old one would have to be closed down, or at least would not be used, and it strikes me, if I can perhaps get in a dig from my own point of view, that we have seen this only too often in the construction of airports around the world. Perhaps we are seeing this now with the construction of the two airports in Montreal: one has to be closed down and after all the capital,

[*Interprétation*]

aborger unilatéralement l'accord actuel et vous ne semblez pas être homme à proférer des menaces à la légère. Pouvez-vous expliquer quelles en seraient les conséquences?

M. Normandeau: Oui. J'ai dit qu'en 1964, et en 1967, le Canada avait tenté, en vertu de l'accord sur la voie maritime, d'augmenter le péage afin de couvrir les dépenses, et que chaque fois les États-Unis ont refusé. Cette fois-ci, nous voulions montrer aux États-Unis que nous étions sérieux. Donc, nous n'avons pas menacé les États-Unis mais nous avons indiqué que nous ne pouvions plus obéir ni continuer de travailler aux termes de l'accord actuel à moins que les États-Unis ne soient prêts à modifier l'accord actuel.

M. Collenette: Vous avez également dit que vers 1990, sauf erreur, lorsque la voie maritime actuelle sera exploitée à pleine capacité—était-ce en 1990?

M. Normandeau: Oui.

M. Collenette: Vous avez dit qu'il incombait au Parlement ou au gouvernement de décider de construire ou non un deuxième canal ou un autre système ou alors d'améliorer le système actuel ce qui coûterait environ 2.5 millions. J'imagine que c'est en dollars de 1977. Est-ce qu'une amélioration des réseaux ferroviaires actuels serait une solution de rechange, et selon vous est-ce que le rail pourrait être considéré comme une possitibilé viable? Y aurait-il deux options? Est-ce que l'amélioration du canal ou du rail auraient la même importance? Quels avantages, s'il y en a procurerait l'extension du canal?

M. Normandeau: Monsieur le président, je ne crois pas pouvoir répondre à cette question. Evidemment, le transport de quantités considérables de produits sur la voie maritime—et il est ici question de 1990 et du transport de 90 millions de tonnes de produits, présente très peu d'options. Ce sera ou bien la voie maritime, le transport par bateaux ou par chemins de fer, peut-être les pipe-lines, mais à l'heure actuelle, il est un peu trop tôt pour déterminer quelle option sera choisie. Il faut se rappeler qu'un canal doit être utilisé si l'on veut qu'il soit rentable. Dès qu'il sera remplacé par un autre canal, il faudra le fermer même s'il est en excellent état. Mais il faudra l'abandonner puisque les écluses et la capacité du nouveau canal seront plus grandes. On ne peut exploiter deux canaux côte-à-côte. Donc, seule la différence entre par exemple 90 millions de tonnes et 100 ou 110 millions de tonnes et non pas la quantité globale des produits transportés justifieraient la construction du canal. C'est à ce niveau que la justification économique devient très difficile.

M. Collenette: Donc, vous êtes incapable pour le moment de prévoir la valeur nette pour l'économie.

M. Normandeau: Non.

M. Collenette: Pour terminer, monsieur le président, ce que M. Normandeau a dit au sujet de la fermeture de l'ancien canal lors de l'ouverture du nouveau est intéressant, et cela me frappe car la situation s'est répétée trop souvent lors de la construction d'aéroports dans le monde. C'est peut-être comparable à la construction des deux aéroports à Montréal dont il faut en fermer un: L'énergie, les ressources et le capital

[*Text*]

all of the energy and all of the resources that were spent in building that one airport, you end up with an asset of little value. It is interesting . . .

• 1100

Mr. Chairman: Thank you.

We will have to move along because . . .

M. Loiselle (St-Henri): Monsieur le président, est-ce que je peux poser une toute petite question à M. Normandeau?

Le président: Nous devons quitter la pièce pour 11 h 00. M. Roy avait une petite question avant . . .

M. Loiselle (St-Henri): Si vous me le permettez, je vais poser une petite question tout de suite car je dois assister à la réunion du Comité des affaires des anciens combattants.

Le président: Monsieur Loiselle, vous avez la parole.

M. Loiselle (St-Henri): Monsieur le président, vous avez dit à deux reprises ce matin en répondant à M. McIsaac et à mon ami ici, que si les États-Unis n'acceptaient pas l'entente—or else, what is "or else".

M. Roy (Laval): C'est une question qui exige une longue réponse.

M. Normandeau: Si nous ne pouvons pas en venir à un accord satisfaisant pour nous avec les États-Unis, il nous reste la ressource d'abroger, de terminer l'accord qui nous lie à eux et nous appliquerons alors notre propre tarif de péage pour le transit de nos propres écluses.

M. Loiselle (St-Henri): Qu'on empêche les Américains de venir s'ils ne veulent pas payer.

M. Normandeau: Non, les Américains feront la même chose s'ils le désirent. Qu'ils fassent payer le transit, s'ils le veulent. N'oubliez pas que les deux écluses américaines sont en sandwich entre les nôtres.

M. Loiselle (St-Henri): Ah bon.

M. Normandeau: Nous avons les 4 premières écluses à partir de Montréal. Ensuite il y a les deux écluses américaines et enfin la dernière écluse à Iroquois est à nous. Ils sont au milieu de notre système.

M. Loiselle (St-Henri): Ils sont mal placés. Merci.

Le président: Merci, monsieur Loiselle, Monsieur Roy. Faites vite, s'il vous plaît.

M. Roy (Laval): Ma question sera très courte, monsieur le président. Elle concerne les péages de la Voie maritime, plus particulièrement dans le domaine du blé. Selon le rapport que nous avons actuellement en main, je pense que cela représente 15 p. 100 des manipulations de céréales. Le tarif actuel est de 1.36c. le minot . . .

M. Normandeau: Oui.

M. Roy (Laval): . . . et on a proposé un nouveau tarif de 2.63c. le minot. est-ce que ces tarifs représentent le coût réel de la manipulation ou si dans ce chiffre on inclut une aide ou un subside? Est-ce le coût réel de la manipulation du produit si on le compare, par exemple, au minerai de fer ou encore au

[*Interpretation*]

consacrés à la construction de l'aéroport fermé, sont, en fin de compte, gaspillés. C'est intéressant . . .

Le président: Merci.

Il faut faire vite, parce que . . .

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Mr. Chairman, can I ask Mr. Normandeau a short question?

The Chairman: The room is taken at 11 a.m. Mr. Roy wanted to ask a short question . . .

Mr. Loiselle (Saint-Henri): If you will allow me, I will ask a small question right away, as I am to attend the meeting of the Veterans Affairs Committee.

The Chairman: Mr. Loiselle, you have the floor.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Mr. Chairman, you said twice this morning in answer to Mr. McIsaac and my colleague here, that the United States would accept the agreement «or else». . . qu'est-ce que ça veut dire «ou alors».

Mr. Roy (Laval): Your question requires a long answer.

Mr. Normandeau: If we do not reach a satisfactory agreement with the United States, we will have to terminate the agreement we have made with them and apply our own tolls for transit in our own locks.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Stop the Americans from coming if they refuse to pay.

Mr. Normandeau: No, the Americans could do the same to us. They can make us pay if they want. Do not forget that our locks are sandwiched between two American locks.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): I see.

Mr. Normandeau: We own the first four locks after Montreal. Then there are two American locks and the Iroquois lock, which belongs to us. They are in the middle of our system.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): They are inconveniently placed. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle. Mr. Roy. Quickly, please.

Mr. Roy (Laval): My question will be very brief, Mr. Chairman. It concerns seaway tolls. Particularly on wheat. According to this report, which I think includes 15 per cent grain handling, the current rate is 1.36 cents per minot . . .

Mr. Normandeau: Yes.

Mr. Roy (Laval): . . . and a new rate of 2.63 cents per minot was proposed. Do these figures represent the real cost of handling or do they include a contribution or a subsidy? Do they represent the real cost of handling that particular product, as opposed, for instance, to iron ore or coal. The current

[*Texte*]

minerai de charbon. Pour le charbon, le tarif actuel est de 4.2c la tonne et on propose de le faire passer à 44.9c la tonne alors que pour le minerai de fer le tarif est actuellement de 44.9c. et on veut le faire passer à 89.6c. la tonne. Et pour le blé, c'est 1.3c. le minot et 2.6c le minot, donc on veut le doubler. Est-ce que les tarifs proposés représentent le coût réel de la manipulation?

Le président: Il va falloir nous presser, s'il vous plaît, monsieur Normandeau.

M. Normandeau: Oui. Si vous acceptez que la dette soit reconvertie de la façon dont le gouvernement se propose de le faire, ces tarifs que nous avons l'intention d'exiger pour le grain ou pour le minerai de fer seront suffisants pour nous donner les moyens de couvrir toutes nos dépenses, de prendre notre dépréciation, de nous occuper des dépenses d'immobilisation habituelles et de payer un dividende au gouvernement du Canada.

A ce point de vue-là, oui.

M. Roy (Laval): Merci.

Le président: Merci, monsieur Roy. Merci, monsieur Normandeau d'avoir bien voulu venir témoigner devant nous ce matin. Cela nous a fait plaisir.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Interprétation*]

rate for coal is 4.2 cents per ton and there has been a proposed increase to 44.9 cents a ton, for iron ore, the current rate of 44.9 may be increased to 89.6 cents per ton. The rate for wheat would be doubled from 1.3 cents per minot to 2.6 cents per minot. Do the proposed rates represent the real cost of handling?

The Chairman: We will have to hurry, please, Mr. Normandeau.

Mr. Normandeau: Yes. If you accept the government proposal to reconvert the debt, the rates which we will be asking for grain and iron ore will allow us to cover all of our expenses, depreciation, capital expenditures and pay dividend to the Government of Canada.

From that point of view, yes.

Mr. Roy (Laval): Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Thank you, Mr. Normandeau, for having appeared before us this morning. It was a pleasure.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

WITNESS—TÉMOIN

From the St. Lawrence Seaway Authority:
Mr. P. Normandeau, President.

De l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent:
M. P. Normandeau, président.

CAI XC27
-T52

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Tuesday, March 29, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 10

Le mardi 29 mars 1977

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1977-78: Votes L70 and L75
Canadian National Railways under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1977-1978: crédits L70 et L75,
Les Chemins de fer nationaux du Canada sous la
rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
University of Toronto
1977

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

25442—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Caron
Condon
Douglas (*Bruce-Grey*)
Forrestall
Fortin
Harquail
Horner
Loiselle (*Saint-Henri*)
McCain
McIsaac
McKenzie
McRae
Ritchie
Roy (*Laval*)
Skoreyko
Turner
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Tuesday, March 29, 1977:

Mr. Condon replaced Mr. Dupont;

Mr. Turner replaced Mr. Portelance.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 29 mars 1977:

M. Condon remplace M. Dupont;

M. Turner remplace M. Portelance.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 29, 1977
(11)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:53 o'clock p.m. the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Forrestall, Harquail, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McIsaac, McKenzie, McRae, Roy (*Laval*), Turner and Whittaker.

Other Members present: Messrs. Cadieu and Towers.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer; Mr. R. Latimer, Vice-President and Senior Executive Officer (CN Rail) and Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Industrial Relations and Organization.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 21, 1977, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1978. (*See Minutes of Proceedings, Thursday, March 3, 1977*).

The Committee considered Votes L70 and L75 relating to the Canadian National Railways under TRANSPORT.

Mr. Bandeen made a statement.

The witnesses answered questions.

At 10:45 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 29 MARS 1977
(11)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 53 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Forrestall, Harquail, Loiselle (*Saint-Henri*) McCain, McIsaac, McKenzie, McRae, Roy (*Laval*), Turner et Whittaker.

Autres députés présents: MM. Cadieu et Towers.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: M. R. A. Bandeen, président et administrateur délégué; M. R. Latimer, vice-président et administrateur principal (CN Rail) et M. K. E. Hunt, vice-président, Relations industrielles et organisation.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 février 1977 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978. (*Voir procès-verbal du jeudi 3 mars 1977.*)

Le Comité étudie les crédits L70 et L75 ayant trait aux Chemins de fer nationaux du Canada sous la rubrique TRANSPORTS.

M. Bandeen fait une déclaration.

Les témoins répondent aux questions.

A 22 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Santosh Sirpaul

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, March 29, 1977

• 2058

[*Text*]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to begin to hear evidence. We shall resume consideration of the Main Estimates for the fiscal Year Ending March 31, 1978. And we will call Votes L70 and L75 relating to the Canadian National Railways.

Department of Transport

Canadian National Railways

Vote L70—Advances (non interest bearing) to the Canadian National Railways—$10,000,000

Vote L75—To authorize the Canadian National Railways to issue—$76,500,000

The Chairman: We are starting a little late. I have discussed it with some of the members and it was generally agreed that we would terminate around 10.30 p.m. Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: At 10.30 p.m. Agreed. We have with us this evening the President and Chief Executive Officer of Canadian National Railways, Dr. Henri Bandeen. I ask him, before he makes a statement to the Committee, to introduce his witnesses.

Dr. Bandeen.

Dr. Henri Bandeen (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to thank the Chairman and the Committee for the opportunity of appearing before you to provide you with some information on Canadian National. As you are aware, I have not had such an invitation since I was appointed some three years ago to appear, here, but I have endeavoured to keep you and other Parliamentarians informed through formal and informal meetings and in answers to letters you send me on constituency matters. The timing of our present appearance is somewhat inhibiting because our Annual Report for 1976 is due to be submitted to the Minister of Transport within the next three weeks. You know the constraints this places on me in giving specific figures on last year's performance, but I shall endeavour to answer all questions with this situation in mind. I can let you know without offending the rules of Parliament that we have made an over-all profit last year.

• 2100

With me tonight to help in providing you with this information is Rod Latimer immediately to my right, who is the Vice-President and the Senior Executive Officer for Canadian National Rail, CN Rail. We have next to him Keith Hunt, Vice-President, Industrial Relations and Organization. Then we have Jean Cormier, Vice-President, Public Relations and

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 29 mars 1977

[*Translation*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous sommes suffisamment nombreux pour commencer à entendre les témoins. Nous reprenons l'étude du Budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978. Ce soir, nous étudions les crédits L70 et L75, Chemins de fer nationaux du Canada.

Ministère des Transports

Chemins de fer nationaux du Canada

Crédit L70—Avances sans intérêts consenties aux Chemins de fer nationaux du Canada—$10,000,000

Crédit L75—Pour autoriser les Chemins de fer nationaux du Canada à émettre—$75,500,000

Le président: Nous commençons un peu tard. J'en ai parlé avec certains des membres du Comité et nous nous sommes entendus pour terminer vers 22 h 30. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: A 22 h 30. C'est entendu. Nous accueillons ce soir le président-directeur général du Canadien National, M. Henri Bandeen. Je vais lui demander, avant de nous faire sa déclaration, de nous présenter ses collaborateurs.

Monsieur Bandeen.

M. Henri Bandeen (président-directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais vous remercier, monsieur le président, ainsi que les membres du Comité, de m'offrir l'occasion de comparaître pour vous fournir toutes les données appropriées sur le Canadien National. Vous aurez sûrement noté que c'est la première fois que je suis invité devant vous depuis ma nomination il y a trois ans, quoique j'aie toujours fait l'impossible pour vous tenir au fait, vous ainsi que tous les parlementaires, de ce qui se passe au CN, au cours de rencontres officielles et autres, et dans les réponses à vos lettres sur des questions locales. Ma présence ici aujourd'hui pourrait être gênante, car notre rapport annuel de 1976 doit être remis au ministère des Transports dans les trois prochaines semaines. Vous comprendrez mieux que moi la discrétion dont je dois faire preuve en révélant les résultats de l'année terminée. Je m'efforcerai cependant de répondre à vos questions, compte tenu de cette situation. Mon premier devoir est de vous communiquer que nous avons réalisé un bénéfice d'ensemble, et cela, je l'espère, sans violer les règles du Parlement.

Les personnes suivantes m'accompagnent aujourd'hui pour m'aider à vous fournir les réponses à vos questions. Il s'agit, à ma droite immédiate, de Rad Latimer, vice-président et directeur général de CN Rail. A sa droite, M. Keith Hunt, vice-président, Relations industrielles et organisation. Ensuite, à sa droite, nous avons Jean Cormier, vice-président, Relations

[*Texte*]

Advertising; Stewart Thomas, Corporate Comptroller; and Terry Cooper, Vice-President and Secretary of the Company.

I know that our appearance here today is in relation to two specific votes in the estimates, but I doubt that this will limit the flow of information. The other officers and I are ready to answer questions on a broad range of company activities. We would like to put certain matters in perspective so that you may gain a better understanding of the challenges and opportunities facing Canadian National.

As you know, your parliamentary predecessors who established Canadian National gave it a mandate to operate an amalgamation of railways, some formerly government-operated and some virtually bankrupt private lines, on a commercial and profit-oriented basis. We were expected to compete on an equal basis with other privately owned systems. The original mandate has been reconfirmed as recently as January of this year in a letter from the Minister of Transport to the Chairman of our Board.

I believe that this faith in the free market economy has been fully justified because today Canadian rail freight costs are among the lowest in the world, and this is a vitally important factor in maintaining Canada's position in world export markets.

The major problem facing Canadian National today is to ensure an adequate supply of capital for the replacement and expansion of our plant. We are required to continue to handle effectively the traffic volumes of today as well as new traffic predicted in the future.

The two votes before you today are both related to this central issue and illustrate two different approaches to the problem. Vote L75 relates to the commercial aspects of CN's business and touches upon the financing of its ongoing capital requirements, involving a need for access to sources of both equity and debt capital. In the former case, the equity is now held entirely by the government and our debt is held by both the government and by the general public. As an example of the latter, I thought I might cite the two recent issues in our bonds on the European market.

We foresee this need as being served best by the Company achieving a consistent record of over-all profits and being permitted to retain those profits. As the first step in this direction we have recorded an over-all profit for the year 1976. However, the full accomplishment of this objective depends on a number of requirements which I shall detail later. We will, of course, also require a continued and preferably an improved access to the public markets for debt capital.

The other vote before the Committee today, the advance of funds for the building of rail lines deemed necessary by the governments of Canada and British Columbia, illustrates the other aspect of railways as an instrument of government transportation policy. In cases where there is a need for services or facilities which cannot be self-supporting on a commercial basis, railways can provide and operate them but the required capital costs and any operating losses must be paid by the appropriate level of government.

[*Traduction*]

publiques et publicité. Ensuite, Stewart Thomas, contrôleur général, et Terry Cooper, vice-président et secrétaire de la compagnie.

Je sais que notre présence ici tient à deux questions particulières des prévisions, quoique je doute que ce fait puisse restreindre nos communications. Les autres dirigeants et moi-même sommes disposés à répondre à toutes vos questions, sur les innombrables secteurs d'activité de la Compagnie, et nous voulons rétablir certains faits, afin que vous puissiez acquérir une plus grande compréhension des défis que doit relever et des occasions dont doit profiter le Canadien National.

Vous savez sûrement que les parlementaires qui vous ont prédédés et qui ont créé le Canadien National avec le mandat d'exploiter un réseau rapiécé de chemins de fer—quelques-uns exploités précédemment par le gouvernement, d'autres au seuil de la banqueroute—dans un but lucratif et selon des principes commerciaux sains. On s'attendait que nous concurrencions d'égal à égal les autres réseaux privés. Notre mandat a été réaffirmé tout récemment, en janvier de cette année, dans une lettre du ministre des Transports à notre président du Conseil.

Je crois que cette confiance dans l'économie du marché libre a été pleinement récompensée puisque aujourd'hui, le coût du transport ferroviaire des marchandises au Canada est parmi les moins élevés du monde, et c'est là un facteur d'importance vitale dans le maintien de la position concurrentielle du Canada sur le marché mondial des exportations.

Le Canadien National fait aujourd'hui face à un problème majeur: celui d'assurer la disponibilité de capitaux pour le remplacement et l'expansion des installations nécessaires au traitement plus efficace de volumes accrus d'aujourd'hui et de ceux prévus pour l'avenir.

Les deux sujets qui sont devant vous aujourd'hui se rattachent tous deux à cette situation et illustrent deux façons de s'attaquer au problème. Le crédit L75 du Budget supplémentaire se rapporte aux aspects commerciaux de CN et au financement de ses besoins courants d'immobilisations—y compris l'accès à des sources de capital actions et obligations. Dans le premier cas, les actions sont présentement détenues en entier par le gouvernement; la dette est détenue et par le gouvernement, et par le public—comme dans les cas des deux récentes émissions de nos obligations sur le marché européen.

Nous croyons que ce besoin serait complé adéquatement par la Compagnie si elle avait régulièrement des profits d'ensemble et était autorisée à conserver ces bénéfices. Comme premier pas dans ce sens, nous avons connu un bénéfice d'ensemble pour l'année 1976. Cependant, la pleine réalisation de cet objectif s'appuie sur certaines exigences que j'énumérerai plus tard. Nous aurons aussi naturellement besoin d'un accès continu—et de préférence amélioré—aux marchés publics des obligations.

L'autre sujet à l'ordre du jour—l'avance de capital pour la construction de voies ferrées jugées nécessaires par les gouvernements du Canada et de la Colombie-Britannique—nous montre les chemins de fer dans un autre rôle, celui d'instrument des politiques gouvernementales de transport. Dans les cas où on a besoin de services et d'installations qui ne peuvent être commercialement rentables, les chemins de fer peuvent les fournir et les exploiter, mais le capital requis pour les immobi-

[*Text*]

The failure of the public at large to understand the difference between these two roles is one of the challenges facing CN today, because without this understanding it will be virtually impossible to run an efficient and commercially oriented transportation system as indicated in our original mandate.

It is vitally important to identify clearly which services are economically viable and which are loss-making ones required for reasons of national transportation policy. This decision as to which loss-making services are to be subsidized must be made by elected representatives of the people, and they must have a precise indication of the scope of these losses to aid them in that process.

It is our contention that Canadian National should not be expected to run its own subsidy programs for certain commodities or regions by imposing the losses involved on other railway users. Such an approach not only makes it unlikely that the system can be self-supporting, but also tends to weaken the initiative and efficiency which lead to increases in productivity, increases which reduce the total burden of transportation costs on users and taxpayers alike.

• 2105

Speaking of productivity, I would like to add that Canadian railways have a good record in this field, one which is recognized by railroads around the world. Care should be taken not to destroy the rate structure environment which has led to this situation. It is interesting to note that both major railways and shippers of freight in Canada are concerned at this time over proposed changes which could jeopardize the foundation of productivity-related savings and transportation costs. In a country such as ours, which is vitally dependent on low-cost transportation for its economic survival, no one should undertake major changes in such basic elements as the rate structure without a full understanding of all the factors involved.

Our thrust in Canadian National to become a completely commercial undertaking, including financing our own capital needs, is part of this concern to use the discipline of the market economy to provide Canadians with cost-effective and efficient freight transportation. We believe we can achieve our objective of self-sufficiency if the following changes are made.

First, in our 1976 annual report, the reserve for depreciation is being increased by $808 million to recognize the depreciation attributable in years prior to the time when depreciation accounting was adopted for system assets. This was done with the concurrence of the government and parliamentary auditors in order to bring the systems accounts into conformity with generally accepted accounting principles, and it is expected to be helpful in future when we take our securities to public markets. In the books, the effect of this investment adjustment

[*Translation*]

lisations et pour combler toute perte d'exploitation doit être fourni par le palier approprié de gouvernement.

L'un des défis auxquels le CN doit faire face aujourd'hui, c'est l'incompréhension de la différence entre ces deux rôles de la part du public en général. La vérité, c'est que sans compréhension, il sera en pratique impossible d'administrer un réseau de transport efficace doté d'une orientation commerciale, comme le veut notre mandat origial.

Il est impératif qu'on identifie clairement les services économiquement rentables et les services déficitaires devant être maintenus en vertu de la politique nationale des transports. La décision, à savoir lesquels des services déficitaires doivent être subventionnés, appartient aux représentants élus du peuple, et ces derniers doivent connaître exactement l'étendue des pertes s'ils veulent prendre la bonne décision.

Nous prétendons que le Canadien National n'est pas là pour administrer son propre programme de subsides pour certaines marchandises ou régions, en recouvrant les pertes auprès des autres usagers des services ferroviaires. Une telle pratique élimine d'abord la possibilité que le réseau devienne rentable. De plus, elle affaiblit l'initiative et l'efficacité qui devraient accroître la productivité; ce rendement accru réduirait le fardeau des frais de transport recouvrés des usagers et des contribuables.

En matière de productivité, je voudrais vanter le dossier des chemins de fer canadiens dans ce domaine—un dossier envié par les entreprises ferroviaires du monde entier. On devrait prendre soin de ne pas détruire le climat de structure tarifaire qui nous a donné cet avantage. Il est intéressant de noter que les deux principales entreprises ferroviaires et les expéditeurs de marchandises au Canada s'inquiètent présentement de certaines modifications proposées et qui pourraient nuire, dans l'avenir, aux économies réalisées dans le monde des transports grâce à sa haute productivité. Dans un pays comme le nôtre, où le transport terrestre à coût modique est essentiel à sa survivance même, on ne devrait pas entreprendre de changements majeurs à des éléments aussi fondamentaux que les tables tarifaires sans en comprendre au préalable tous les éléments et leur portée.

Notre poussée, au Canadien National, en vue de devenir une entreprise entièrement commerciale, capable de pourvoir elle-même à ses besoins en capital, s'inscrit dans notre souci de fonctionner dans la discipline de l'économie du marché pour pourvoir le Canada de services de transport marchandises efficaces à un coût réaliste. Les changements suivants nous permettraient de réaliser nos objectifs d'autonomie.

D'abord, dans le rapport annuel de 1976, les provisions pour amortissements sont augmentées de $808 millions pour tenir compte de l'amortissement des années précédant le moment où les actifs du réseau ont été soumis à la comptabilité d'amortissement. Ceci a été fait avec l'approbation des vérificateurs du gouvernement et du parlement, de façon à rendre la comptabilité du réseau conforme aux principes comptables généralement acceptés, et devrait nous aider dans l'avenir lorsque nous présenterons nos titres sur les marchés publics. Le résultat de

[*Texte*]

has been to write down the book value of depreciable assets and correspondingly to include an offset against shareholder equity, but some method must be found to develop a more logical capital structure with a more appropriate debt equity ratio.

The second point is that Canadian National should be given the opportunity to retain some or all of its profits. As mentioned before, this would permit the financing of capital replacements and expansion, and the payment of dividends so that we could be a contributor to, rather than a drain on government resources.

Thirdly, total losses incurred in carrying grain under Crowsnest Pass rates, the variable portion of which is now more clearly identified following the Snavely Commission, should be made up through increased rates. If subsidies have to be paid to accomplish this, they should go directly to the shippers, the intended beneficiaries in any such programs.

Fourthly, Canadian National should be relieved as quickly as possible of losses on passenger trains and buses by the transfer of these operations to VIA Rail Canada Incorporated, which will receive a 100-per-cent subsidy. We in Canadian National are proud to have played a part in the setting up of this new organization. We have known for some time that it was impossible to provide a modern and acceptable passenger service in the financial situation in which we found ourselves. We strove to meet our commitment to passenger trains by introducing new marketing programs, new colour schemes and a limited amount of new equipment. We look forward to seeing VIA Rail, with new equipment and the freedom to make changes, build a better service on these foundations.

Fifth, we would also need to be relieved of the losses incurred in transportation operations in Newfoundland, which were undertaken as part of the terms of Confederation. Some of these are not economically viable but may be needed for national or social reasons. It is hoped that the commission just announced will help to bring workable solutions in this area.

With these five changes that I have listed, I feel confident that Canadian National can look forward to being a totally commercial undertaking. As I mentioned earlier, we are concerned to reduce our debt equity ratio, currently at about 60 per cent, to a level closer to that of other major transportation companies. One avenue that must be explored is the sale of stock in some of our operations, a process some people call privatization but which I prefer to call going public. I know when I spoke of this possibility earlier this year it aroused a great deal of adverse comment, but I feel that more and more people are beginning to realize that it is being explored as a logical way of raising vitally needed capital without imposing any additional burdens on the public purse. It would not disturb the government's role as the owner and major stockholder in CN.

Before going to the market, any subsidiary of Canadian National would have to have a clearly demonstrated record of profitability. One step has already been taken which would make this easier. At the beginning of last year, the company

[*Traduction*]

ce changement dans les livres a été de noter la valeur comptable des actifs amortissables et, du même coup, d'inclure une compensation en actions aux actionnaires. Mais on doit trouver une structure financière plus logique dotée d'un rapport plus réaliste endettement/capital actions.

Deuxième, le Canadien National devrait avoir l'occasion de conserver ses bénéfices, au complet ou en partie. Cela permettrait—tel que je l'ai mentionné plus tôt—d'amasser des fonds de remplacement et d'expansion et de payer des dividendes. De cette façon, nous contribuerions aux ressources du gouvernent, plutôt que d'en tirer profit.

Troisième, les pertes encourues dans le transport des céréales aux tarifs Crowsnest, dont la portion variable est maintenant établie plus clairement, grâce à la commission Snavely, devraient être compensées par des majorations de tarifs. S'il faut des subsides, on devrait les verser directement à l'expéditeur, qui est le bénéficiaire visé par un tel programme.

En quatrième lieu, on devrait soulager le Canadien National, le plus tôt possible, des déficits des trains de voyageurs et autocars, en confiant ces services à VIA Rail Canada Inc., qui sera subventionnée à 100 pour cent. Nous sommes fiers, au Canadien National, d'avoir participé à la mise sur pied du nouvel organisme. Nous savions depuis longtemps qu'il nous était impossible de donner des services modernes et agréables, compte tenu de notre situation financière. Nous avons fait les efforts possibles pour nous acquitter de nos engagements envers les trains de voyageurs, avec de nouveaux programmes de marketing, de nouvelles couleurs et un petit nombre de voitures neuves. Nous espérons que VIA établira de meilleurs services sur ces fondations, avec du matériel moderne et la liberté de faire les changements nécessaires.

Et enfin, on doit aussi nous enlever le fardeau des pertes encourues par les services de transport entrepris à Terre-Neuve conformément au pacte confédératif. Certains services ne sont pas économiquement rentables; on peut en avoir besoin, pour des raisons nationales ou sociales. Nous espérons que la commission d'étude en formation saura trouver des solutions pratiques dans ce secteur.

Je suis confiant que le Canadien National, avec les cinq changements que je viens d'énumérer, peut envisager de devenir une entreprise entièrement commerciale. Je l'ai dit plus tôt, notre rapport endettement/capital actions nous inquiète; il se situe à 60 pour cent et devrait se rapprocher de celui d'autres chemins de fer. Une voie à suivre et dont on devrait étudier la portée consisterait à vendre des actions dans certains secteurs de notre exploitation. J'ai soulevé cette question plus tôt en public, et les réactions défavorables n'ont pas tardé. Je crois cependant que le public comprend de plus en plus que cette voie est à l'étude, à titre de moyen logique d'obtenir le capital essentiel, sans faire de nouveau appel aux deniers publics. Le gouvernement demeurerait propriétaire et principal actionnaire du CN.

Toute filiale du Canadien National devrait démontrer clairement ses capacités de donner un rendement avantageux avant d'être inscrite au marché public. Nous avons déjà fait un pas en ce sens. Au début de l'année dernière, la Compagnie

[*Text*]

was separated for administrative purposes into divisions based on profit centres. The original motivation for this change was to improve administrative efficiency and we have already had some positive results in this direction. I am convinced that one of the major contributions to last year's profit was the more sensitive and responsive management made possible by our new divisional structure. Aided by our new computer-based monitoring systems, managers were able to have more up-to-date information on the performance of their operations and to make immediate decisions when changes were required to meet budget targets.

I am sure that in these brief remarks I have touched on a number of subjects which may have raised questions in addition to those which you brought to this session. Therefore, I feel that the rest of the time should be given over, if you agree, Mr. Chairman, to the other officers and myself seeking to provide any answers you may need.

• 2110

The Chairman: Thank you, Dr. Bandeen. First on the list is Mr. Condon.

Mr. Condon: Thank you, Mr. Chairman. I would like to welcome Dr. Bandeen to the Committee for the first time. I would like to get into the nitty-gritty of the great concern around Ottawa and around Canada about the VIA operation.

I would like to know, Dr. Bandeen, what discussions and how long discussions took with the government to decide that the government should take over this operation and your viewpoint of their taking over the operation.

Mr. Bandeen: As to when this discussion started, that is very difficult to say because it more or less evolved over a number of years, but back in the fall of 1974, I believe, the CN presented to the then-Minister of Transport, Mr. Marchand, a plan for the passenger services in the CNR, and he asked if we would work with the CPR and try to present a joint plan, which we did, I believe, in the spring of 1975. From this developed on-going discussions with ourselves, the CPR and the Minister of Transport, and an attempt was made to see if we could work out between the CP and ourselves some sort of a joint operation that would meet the requirements of operating a unified passenger service in Canada.

In the meantime we did take some steps to unify the service and the VIA operation was started last spring, I guess in April of last year, the CP joined it in the fall and we publshed a joint timetable.

In the meantime discussions were going on and it was, to the best of my memory, late last year that a decision was made, in December, that indeed the best method of setting up this corporation would probably be to have it as a subsidiary of the CNR, preferably an arms-length subsidiary if you wish a subsidiary in the sense that Air Canada is a subsidiary of

[*Translation*]

s'est restructurée, à des fins administratives, en divisions inspirées par le concept des centres de profit. Le changement a d'abord et avant tout été fait à des fins d'efficacité administrative, et les améliorations dans ce sens sont déjà tangibles. Je suis convaincu qu'une direction plus sensible et plus souple résultant de la restructuration est l'un des facteurs responsables de notre succès financier de l'an dernier. Grâce à de nouveaux systèmes de contrôle utilisant l'ordinateur, les responsables des secteurs ont pu suivre de près la marche de leurs affaires et obtenir au besoin l'information nécessaire pour prendre les décisions susceptibles de leur aider à réaliser les objectifs fixés.

J'ai sûrement, au cours de mon exposé, abordé des sujets autres que ceux que vous avez l'intention de soulever aujourd'hui. Je suis à votre entière disposition, tout comme les autres dirigeants de la Compagnie, monsieur le président, pour répondre aux questions que vous jugerez bon de nous soumettre.

Le président: Merci, monsieur Bandeen. Le premier sur ma liste est M. Condon.

M. Condon: Merci, monsieur le président. J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Bandeen, qui est avec nous au Comité pour la première fois. J'aimerais en venir tout de suite aux détails de la grande préoccupation qu'on retrouve à Ottawa et un peu partout au Canada au sujet du service VIA.

J'aimerais savoir, monsieur Bandeen, combien de temps les pourparlers avec le gouvernement ont duré et quelle était la nature de ces pourparlers qui ont décidé le gouvernement à prendre en charge ce service; j'aimerais également savoir ce que vous pensez de l'action gouvernementale.

M. Bandeen: Il est très difficile de dire quand les pourparlers ont débuté, puisque le tout a débuté il y a déjà plusieurs années, à l'automne 1974, je crois, alors que le CN a présenté au ministre des Transports de l'époque, M. Marchand, le plan des services-voyageurs au CN et celui-ci a demandé si nous aimerions travailler en collaboration avec le CP en vue d'essayer de présenter un plan conjoint, ce que nous avons fait, je crois, au printemps 1975. Cette collaboration a donné lieu à des pourparlers suivis entre nous-mêmes, le CP et le ministre des Transports, au cours desquels nous avons essayé de voir s'il n'y avait pas moyen de mettre au point entre le CP et nous-mêmes un service conjoint qui permettrait d'offrir un service-voyageurs unifié au Canada.

Entre temps, nous avons pris des mesures concrètes afin d'unifier le service et c'est ainsi que le service VIA a commencé le printemps dernier, je crois au mois d'avril, et que le CP s'est joint au projet à l'automne, ce qui nous a permis de publier un horaire ensemble.

Pendant ce temps, les pourparlers se poursuivaient et, si ma mémoire est bonne, à la fin de l'an dernier, c'est-à-dire au mois de décembre, on en est arrivé à la décision que la meilleur façon de mettre sur pied cette société serait d'en faire une filiale du CN, de préférence une filiale autonome au même sens que Air Canada est une filiale du CN, une filiale qui

[*Texte*]

CNR, with the requirement that it should report directly to Parliament and not be consolidated with our other operations, that its financing, its budgets and its results should be reported to Parliament directly, to the Minister as well.

This came into being, I believe, in January of this year. The Minister announced it in late January, possibly late February. I can check the exact dates. In any case we had, in the meantime, established the Corporation and it came into effective operation on March 1, 1977, as an entity. We still have a temporary Board of Directors made up of officers of the CNR, but they have appointed a President, Mr. Roberts, Frank Roberts, who I think is a simply excellent selection for this. He is a man who has worked all of his life with the railway, an operating man, but during his career he also spent some time as head of the passenger department and then has gone on to become a regional Vice-President. So it is set up, it is in existence, and that is about the state right now.

Mr. Condon: During your discussions, what arrangements were made for the manpower to work the VIA operation regarding the CPR and the CNR? Were there any discussions regarding seniority ratings or transferring? I think there is a great concern among the men in the operation, both in the CN and the CP, that VIA may try to dove-tail seniorities or to move people into the operation from outside. Could you comment on that and the discussions you had in that particular area?

Mr. Bandeen: From the very beginning one of the conditions we made in putting any part of our operations into this new Corporation was that the rights of the employees had to be recognized and protected. This has been a vital part of our discussions from the very beginning.

• 2115

The same questions were asked me by a group of our general chairmen earlier this month and I assured them that our interest was to see that they were protected. I believe included in the last supplementary estimates was an item which would allow the Governor in Council to pass regulations on how employees should be looked after if there was a surplus, or if there was a requirement to move and make changes, and I believe that until these regulations are spelled out by the Minister of Transport we will not know a precise answer to your question. But I can tell you that we are having ongoing discussions with all the interested people, including the CRLA, and I am hoping that they will involve more fully the general chairman of our own unions at an early date. We have no intention of seeing any of our employees suffer because of this operation. How that will be protected, I cannot give you the figures right now.

Mr. Condon: I would like to follow up on the seniority basis in respect of the men that are at present working for you. It seems to me, in my experience, that many of the experienced men are taking early retirement for reasons that they mentioned to me, and I was wondering what your officials and

[*Traduction*]

devrait faire rapport directement au Parlement, et donc, qui ne se trouverait pas consolidé avec nos autres services; c'est donc dire que le financement, les budgets et les bilans doivent être présentés directement au Parlement, ainsi qu'au ministre.

C'est donc au mois de janvier de cette année qu'est née cette filiale. Le ministre l'a annoncé à la fin du mois de janvier, ou peut-être à la fin du mois de février. Je peux vérifier les dates exactes. De toute façon, nous avons entre temps constitué la société, qui a commencé ses opérations indépendantes le 1er mars 1977. Il y a encore, bien sûr, un conseil d'administration temporaire constitué de directeurs du CN, mais la nouvelle société s'est choisi un président, M. Roberts, M. Frank Roberts, qui, à mon avis, est un excellent choix pour ce poste. Toute sa vie, il a travaillé pour les chemins de fer, dans le secteur de l'exploitation, mais il a également été pendant quelque temps chef de la Division des services-voyageurs pour devenir ensuite vice-président régional. Et donc, VIA a été établi, existe, et c'est là où en sont les choses actuellement.

M. Condon: Au cours de vos pourparlers, quelles dispositions ont été prises au sujet du personnel du CP et du CN, qui devait travailler pour VIA? A-t-il été question de l'ancienneté et des mutations? Je crois que les employés redoutent, et au CN et au CP, que VIA va tenter d'ignorer l'ancienneté ou de faire entrer des gens de l'extérieur. Qu'avez-vous à nous dire à ce sujet, et y a-t-il eu des pourparlers sur cette question particulière?

M. Bandeen: Dès le tout début, nous avons exigé que, si nous devions permettre à la nouvelle société d'utiliser nos services, il faudrait que les droits de nos employés soient reconnus et protégés. Cet aspect a constitué une partie vitale de nos discussions dès le début.

Les mêmes questions m'ont été posées par un groupe de nos directeurs généraux, plus tôt ce mois-ci, et je les ai assurés qu'il était de notre intérêt de voir à ce que nos employés soient protégés. Je crois qu'on trouve dans le budget supplémentaire un article qui permettrait au gouverneur en conseil d'adopter des règlements sur la façon dont on devrait traiter les employés dans le cas où ceux-ci sont trop nombreux, ou s'il devait y avoir un déménagement ou des changements; or, je crois que, jusqu'à ce que ces règlements soient définis par le ministre des Transports, nous ne connaîtrons pas la réponse exacte à votre question. Mais je puis vous dire que les pourparlers se poursuivent entre tous les intéressés, y compris les représentants du CRLA et j'espère que les présidents généraux de nos propres syndicats participeront plus pleinement aux pourparlers très bientôt. Nous n'avons pas du tout l'intention de laisser nos employés souffrir à cause de ces changements. Comment ils seront protégés, je ne peux pas vraiment vous le dire tout de suite.

M. Condon: J'aimerais revenir à cette question d'ancienneté dans le cas des hommes qui travaillent actuellement pour vous. Il me semble que beaucoup d'hommes expérimentés prennent une retraite anticipée pour des raisons qu'ils m'ont mentionnées, et je me demandais comment vos directeurs vous expli-

[*Text*]

what your management are telling you as to why so many of the men in the 55 to 60 age category are taking retirement. Is it because of their combination of service, or their dissatisfaction? Could you just comment on that, because I have heard some stories which concerned me?

An hon. Member: There is no other choice.

Mr. Bandeen: Well, I cannot really tell you why they are taking early retirement. I think you would have to go and do an indepth survey of the people. I can tell you that when we reduced the age at which you could retire without an actuarial penalty from 65 to 60 we changed the conditions in respect of those from 60 to 55. And we made a very liberal change in that period. On reflection, this has had an effect all across the board in the CNR, at the officer level as well. For somebody who has the maximum number of years of service of 35 and is 55 years old, on an actuarial basis there is every motivation, because of the set up we have, for him to take his pension. So I think it is partially because the terms for retirement at age 55 to 60 are too liberal in our pension plan. And the initial intention of making them that liberal was so that if we wanted to get rid of people, change people, or move people out, they would have a fair way of going. And it was not intended that it should be used by good and valuable employees as a method of leaving the company. And it has worked adversely. But I do not know how much that has occurred. We have figures on it showing the numbers of people involved. I think it is talked about a lot but I am not sure how much it is used.

Mr. Condon: I have one final question, Mr. Chairman.

With the experience that you and your organization has had with the passenger service, could you give this Committee some advice that we could give the government on the Via operation? I am talking about proper uniforms or something in that area to draw the public more toward the railroads. I can only say that in my area the service has improved 100 per cent in the last three or four years, and I refer to the Sarnia-Strathroy-Windsor area. I can assure you that I take the train quite regularly and the passenger traffic has certainly increased in that area, both because of the service and because of the changing attitude of the men. But I wonder if you are going to pass on some advice to Via. Remembering the Amtrak problem, what advice would you give to the government?

Mr. Bandeen: Well, I hope the government—I think I used the term "the elected representatives" in my talk, which includes all of you gentlemen—would give Via an idea of what you want, because I do not think Via is ever going to be commercially viable, in the normal sense of the word. If anybody has any idea that the passenger business in Canada or the Unite States is going to make money, may I say that I think it is a long way away before that is going to occur. So there are going to be expenditures of government funds on passenger business over a period of years. I think it is very important to define to Via what you want in the way of

[*Translation*]

quent qu'un si grand nombre d'hommes de 55 à 60 ans se retirent. Est-ce à cause de leurs années de service ou parce qu'ils sont insatisfaits? Pourriez-vous me dire ce qui se passe, car j'ai entendu des choses à ce sujet qui me préoccupent?

Une voix: Ils n'ont pas le choix.

M. Bandeen: Je ne peux pas vraiment vous dire pourquoi ces employés prennent leur retraite tôt. Je crois qu'il faudrait faire une enquête poussée auprès de ces gens. Je peux vous dire que nous avons baissé l'âge de la retraite sans qu'il y ait perte d'argent, de 65 à 60 ans, et nous avons modifié les conditions qui visaient les employés de 60 à 55 ans. Nous avons accordé des conditions très libérales à ce groupe. A la réflexion, ces mesures ont eu des répercussions à tous les échelons du personnel du CN, même à celui des directeurs. Si quelqu'un a atteint le nombre maximum d'années de service, soit 35 ans, et qu'il est âgé de 55 ans, selon le régime actuaire, tout le pousse à prendre sa retraite. Je crois donc qu'en partie c'est parce que les conditions de retraite entre 55 et 60 ans sont trop libérales. A l'origine nous avions prévu des conditions aussi libérales afin que, si nous voulions nous débarrasser de quelqu'un, le changer de place, ou le laisser partir, celui-ci ne serait pas injustement traité. Ce n'était pas notre intention que les bons employés y aient recours pour quitter la société. Le régime a eu l'effet contraire. Mais je ne sais pas dans quelle mesure cela s'est produit. Nous avons des chiffres qui indiquent le nombre de personnes en cause. Je sais qu'il en est beaucoup question, mais je ne sais pas dans quelle mesure on y a recours.

M. Condon: J'ai une dernière question, monsieur le président.

Compte tenu de l'expérience que vous avez et que votre organisme a acquise dans les services-voyageurs, pouvez-vous donner aux membres du Comité des conseils quant à ce que nous allons dire au gouvernement au sujet des services VIA? Je parle par exemple d'uniformes, ou de mesures pour encourager le public à prendre le train. Je puis vous assurer que, dans ma région, le service s'est amélioré de 100 p. 100 depuis trois ou quatre ans, et je parle de Sarnia-Strathroy-Windsor. Je puis vous assurer que je prends assez régulièrement le train et que le trafic a certainement beaucoup augmenté dans la région, et à cause de la qualité du service, et à cause des attitudes qui évoluent. Mais je me demande si vous auriez des conseils à transmettre à VIA. Quand on se souvient du problème Amtrak, quels conseils allez-vous donner au gouvernement?

M. Bandeen: Eh bien, j'espère que le gouvernement, je crois avoir utilisé l'expression «les représentants élus du peuple» dans ma déclaration, ce qui vous incluait tous, messieurs,—donnera à VIA une idée de ce qu'il veut, car je ne crois pas que VIA ne soit jamais viable au sens normal du mot. Si quelqu'un croit que le service-voyageurs au Canada ou aux États-Unis va faire de l'argent, puis-je dire que je pense que c'est encore très loin. Le gouvernement va donc faire des dépenses pour le service-voyageurs pendant longtemps. Je crois qu'il est très important de définir à VIA ce que vous voulez comme services-voyageurs, et alors de vous assurer que le aosiété a les crédits nécessaires pour financer le service.

[*Texte*]

passenger service and then to make sure that they get the funds in order to be able to finance it.

Mr. Condon: Fine. Thank you, Mr. Chairman.

• 2120

The Chairman: Thank you, Mr. Condon. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I appreciate the statement which Mr. Bandeen has placed before us. It covers as much ground as one could expect to cover in the period of time which is normally allocated to such a meeting as this.

You speak of the self-sufficiency of the CNR, meaning, of course, that you hope to be in a profitable position and generating enough profit to carry on the normal business replacement, et cetera, of the structure. You refer in your first remark under paragraph (a) on page five to depreciation. Have you not had a depreciation accumulation before? I do not have one of your statements in front of me and we do have the latest one available to you, either.

Mr. Bandeen: Perhaps I should just mention that we started normal depreciation in the period from 1940 to 1976. In 1940 we did it on equipment and in 1956 we finished by doing it on the roadway and right-of-way, but prior to that we depreciated on a retirement basis. An asset was not depreciated, it was bought, and when it retired the whole price of it was put into the accounts for that particular year. So, when we switched on to a straight-line or normal type of depreciation there was some $808 million of assets which should have been depreciated but were not, and were not recognized at that time. Since 1956 our balance sheet has carried a note saying that there was this unrecorded depreciation. What we have done in 1976 is to record this depreciation. It has the tendency to reduce our net property statement on our balance sheet, and we have had to show an item of $808 million on the equity side in lieu of this lack of recording depreciation.

Mr. McCain: So this had no real effect on your profit and loss statement, it is just a transfer of items from one category to another on the same sheet.

Mr. Bandeen: Yes, on the balance sheet. It gives a better reflection of what our true net investment is in the corporation.

Mr. McCain: What is your aim in the debt equity ratio and how are you going to achieve it?

Mr. Bandeen: The debt equity ratio that we use most often as a comparison is, of course, the Canadian Pacific, and the part of it that is in a similar business to ourselves. Their debt equity ratio is about 34 per cent. Ours is roughly 60 per cent debt as a result of these changes. We would like to see relief to the extent of approximately the $808 million in some of our debt outstanding, and this would put us into roughly a 38 per cent debt equity ratio, which is in the same neighbourhood as the CPR.

Mr. McCain: You are not asking for complete forgiveness, you just want to get into the same ratio.

[*Traduction*]

M. Condon: Très bien. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Condon. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, j'apprécie la déclaration que M. Bandeen a faite. Elle couvre autant de matière que l'on peut s'attendre de couvrir dans la période de temps normalement allouée lors d'une séance comme celle-ci.

Vous parlez de l'autarcie du Canadien National, ce qui signifie, bien sûr, que vous espérez être dans une position de rentabilité et de faire suffisamment de bénéfices pour assurer le remplacement, dans le cours normal des affaires, et ainsi de suite, de la structure. Dans votre premier commentaire, au paragraphe a) de la page 5, vous faites allusion à la dépréciation. N'avez-vous pas eu d'accumulation de la dépréciation auparavant? Je n'ai pas en main votre bilan, et votre dernier bilan n'est pas disponible non plus.

M. Bandeen: Je devrais peut-être mentionner que nous avons entrepris la dépréciation normale pendant la période allant de 1940 à 1976. En 1940, nous l'avons fait sur le matériel et nous avons complété en 1956 en l'appliquant aux chemins et aux droits de passage, mais avant cela, nous dépréciions sur une base de retrait. Un actif n'était pas déprécié. On l'achetait, et, au retrait, le coût total était inclus dans les comptes de l'exercice financier en cours. Donc, lorsque nous sommes passés à un type normal de dépréciation, il y avait un actif de 808 millions qui auraitû être déprécié, mais qui ne l'était pas, et c'est passé inaperçu. Depuis 1956, il y a une note dans nos bilans selon laquelle cette dépréciation n'apparaissait pas dans les comptes. En 1976, nous avons comptabilisé cette dépréciation. Cela a tendance à diminuer notre relevé net des propriétés sur notre bilan, et nous avons dû inclure un article de 808 millions au chapitre des valeurs nettes au lieu de ce manque de comptabilisation de la dépréciation.

M. McCain: Donc, cela n'a pas vraiment influé sur votre bilan de profit et perte; c'est simplement un transfert d'articles d'une catégorie à une autre sur la même feuille.

M. Bandeen: Oui, sur le bilan. Cela donne une idée plus précise de la mise de fonds nette de la société.

M. McCain: Quel est votre objectif dans le rapport d'endettement et comment allez-vous l'atteindre?

M. Bandeen: Pour fins de comparaison, nous utilisons très souvent, bien sûr, le rapport d'endettement du Canadien Pacifique et la partie s'appliquant à des entreprises semblables aux nôtres. Son rapport d'endettement est d'environ 34 p. 100. Suite à ces changements, le nôtre est d'environ 60 p. 100 de dettes. Pour certaines de nos dettes en souffrance, nous voudrions voir un dégrèvement de l'ordre d'environ 808 millions, ce qui nous amènerait à un rapport d'endettement d'environ 38 p. 100, ce qui est comparable au Canadien Pacifique.

M. McCain: Vous ne demandez pas une remise totale, vous voulez simplement arriver au même rapport.

[*Text*]

Mr. Bandeen: The same ratio, and we are suggesting that this be an exchange of shares for the debt so that it would still be recorded.

Mr. McCain: You mention in (c) that the shipper should receive any subsidy which is paid. Do you not think this would be a monstrous problem in respect to the payment of that subsidy? Even if you had an administrative fee, could you not handle it more economically than could government to pay to each shipper a subsidy?

Mr. Bandeen: Yes. I think what we are dealing with here is the principle that we always believe that the shipper should get the subsidy. In this particular case—and I stand to be corrected—I believe the shipper is the Wheat Board in the case of grain, but I do not want to be technical on it.

Mr. McCain: You are referring to grain only in this?

Mr. Bandeen: Yes, I was.

Mr. McCain: I am sorry, I thought this was a general statement.

Mr. Bandeen: It is a general statement, but in this particular case I am referring to Crow's Nest grain, and in that case I believe the Wheat board is the shipper.

Mr. McCain: It would be in that case, but I would think there are a multitude of shippers and a multitude of products in the nation of Canada and they are not all as simple as the Wheat Board. I can see that that might be a practical thing.

Mr. Bandeen: But in principle—if I could for a minute divert on that—I think it is an important one. If the subsidy is paid to the railway, then the person has to ship by the railway, and I think that in most cases a shipper should get the subsidy and he then can make a choice. He can ship by truck, air or rail. In the case of grain, of course, there is not much alternative, although in the United States a lot of grain moves by truck.

Mr. McCain: So you are asking, then, that the movement of grain become viable as far as your operation is concerned and that the Wheat Board pay you a viable price and the government compensate the Wheat Board for whatever may be your loss?

Mr. Bandeen: If they feel that that is necessary. I am not going to suggest anything. Maybe they feel the producer can pay the cost. Again, I do not think the railway should make that kind of a judgment.

• 2125

Mr. McCain: You must have given a lot of consideration to VIA Rail, and you must have given the government a lot of advice in this regard as to what is going to be the ultimate outcome economically of that, both in respect of money and service, I suppose. Can the government hope through VIA Rail to recover operating expenses?

[*Translation*]

M. Bandeen: Le même rapport, et nous suggérons que ces dettes soient transférées en actions, de sorte qu'elles apparîtront toujours dans les comptes.

M. McCain: A l'article c), vous mentionnez que l'expéditeur devrait recevoir toutes les subventions versées. Ne croyez-vous pas que ce serait un problème monstrueux pour le versement de cette subvention? Même si vous aviez des frais d'administration, vous ne pourriez le faire plus économiquement que le gouvernement.

M. Bandeen: Oui. Je crois qu'il s'agit ici d'un principe que nous avons toujours défendu, à savoir que l'expéditeur devrait recevoir la subvention. Dans ce cas-ci, et reprenez-moi si je me trompe, je crois que l'expéditeur est la Commission canadienne du blé pour ce qui est des céréales, mais je ne veux pas être formel là-dessus.

M. McCain: Faites-vous seulement allusion aux céréales?

M. Bandeen: Oui, en effet.

M. McCain: Je m'excuse, je croyais que c'était une déclaration générale.

M. Bandeen: C'est une déclaration générale, mais dans ce cas en particulier, je faisais allusion aux céréales «Crow's Nest», et dans ce cas-là, je crois que l'expéditeur est la Commission canadienne du blé.

M. McCain: Dans ce cas-là, mais je crois qu'il y a une multitude d'expéditeurs et une multitude de produits au Canada et ils ne sont pas tous aussi simples que ceux de la Commission canadienne du blé. Je peux voir ce que c'est sur le plan pratique.

M. Bandeen: Mais en principe, si vous me permettez de m'écarter un instant, je crois que c'est important. Si la subvention est versée aux chemins de fer, alors la personne doit utiliser le chemin de fer, et je crois que, dans la plupart des cas, l'expéditeur devrait recevoir la subvention, de sorte qu'il puisse faire un choix. Il peut utiliser le camion, l'avion ou le train. Pour les céréales, bien sûr, il n'y a pas tellement de choix, quoiqu'aux États-Unis beaucoup de céréales sont transportées par camion.

M. McCain: Donc, pour autant que vous êtes concerné, vous demandez que le transport des céréales devienne viable et que la Commission canadienne du blé vous paye un prix viable et que le gouvernement indemnise la Commission canadienne du blé en proportion de vos pertes?

M. Bandeen: S'il le juge nécessaire. Je ne veux rien suggérer. Il croit peut-être que le producteur peut en supporter le coût. Je le répète, je ne pense pas que le chemin de fer devrait porter ce genre de jugement.

M. McCain: Vous avez dû étudier à fond VIA Rail, et vous avez du donner de nombreux conseils au gouvernement à ce sujet quant à la performance économique finale de cette entreprise, sur le plan financier et des services. Avec VIA Rail, le gouvernement peut-il s'attendre à faire ses frais?

[*Texte*]

Mr. Bandeen: I do not think so.

Mr. McCain: Forgetting all capital.

Mr. Bandeen: Forgetting all capital?

Mr. McCain: Yes.

Mr. Bandeen: Well, I suppose it is a possibility but it is not an immediate possibility. There is going to have to be a rationalization of the passenger service, and this will mean decreases in some areas of the country and it will mean increases in others. I think we have had increased service in southern Ontario in the last three years and we have had an increased number of passengers, but there are certain operations now which are immensely unprofitable and which are under consideration by the CTC. If these are rationalized, it is possible that the operating costs could be recovered, but I do not think there is any way of recovering the capital and paying for service from that.

Mr. McCain: The original passenger service which most of us will be able to remember would be a combination of passenger, express and mail service, would it not?

Mr. Bandeen: It was, yes.

Mr. McCain: Has the divorcing, for instance, of the mail and the express from the passenger service—this has been done almost totally, I believe.

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. McCain: Is there any hope of restoring an express service which might contribute to the passenger service and its cost?

Mr. Bandeen: I do not think it would contribute. We found that the express service was actually interfering with the passenger schedules, and at the very end when we still had express trains on it, we ran fewer and fewer express cars on the train. I do not think that that would improve the viability of the passenger service, although we are perfectly willing to look at it if it could. There are no inhibitions in that sense.

Mr. McCain: The service in respect of express and a multitude of others in this nation has deteriorated immensely over the last 25 years. It is very difficult to get a package in an emergency within the time limit that would have applied 25 to 30 years ago. I think people are paying pretty heavily for the express service that they are getting, whether it be or otherwise—rail, air or road—and I am just wondering if at least on a container basis to points much farther apart than the ones you served station to station to station on an express basis there is not an opportunity for profit in this structure. Maybe you could get points 50 miles apart, which would save somebody in my community from driving to Montreal because they can do it quicker than you would deliver today.

Mr. Bandeen: We are moving almost all our express to trucks, as you probably know. We are building a new terminal in Montreal for the express and it is not even going to have a rail connection. It will be impossible to have rail cars go in and out of it, but on a more limited basis we have a service between Montreal and Toronto which we hope at some time to expand which actually uses passenger trains called Rapidex and if

[*Traduction*]

M. Bandeen: Je ne le crois pas.

M. McCain: Sans tenir compte de tout le capital.

M. Bandeen: Sans tenir compte de tout le capital?

M. McCain: Oui.

M. Bandeen: Eh bien, je présume que c'est possible, mais pas tout de suite. Il va falloir rationaliser le service-voyageurs, et cela signifiera une diminution dans certaines régions du pays et une augmentation dans d'autres. Au cours des trois dernières années, je crois que nous avons augmenté le service dans le sud ontarien et le nombre de voyageurs a augmenté, mais la CCT étudie actuellement certains services qui sont très déficitaires. S'ils sont rationalisés, il est possible de faire les frais d'exploitation, mais je ne pense pas qu'il est possible à partir de cela de recouvrer le capital et de payer le service.

M. McCain: Le service-voyageurs original, dont nous nous souviendrons tous, serait un mélange de service-voyageurs, de messageries et de service postal, n'est-ce pas?

M. Bandeen: Oui, ce l'était.

M. McCain: Je pense que le divorce du service postal et des messageries du service-voyageurs est chose faite.

M. Bandeen: Oui.

M. McCain: Y a-t-il espoir de remettre sur pied un service de messageries qui pourrait contribuer au service-voyageurs et au coût de ce service?

M. Bandeen: Je ne crois pas que cela y contribuerait. Nous nous sommes aperçus que le service de messageries nuisait à l'horaire du service-voyageurs, et vers la fin, lorsque nous avions encore des trains express, nous en avions toujours de moins en moins. Je ne pense pas que cela améliorerait la viabilité du service-voyageurs, quoique nous sommes prêts à étudier cette possibilité. Il n'y a aucune réticence à ce sujet.

M. McCain: Depuis les derniers 25 ans, nous avons connu une immense détérioration des services de messageries et d'une multitude d'autres au pays. En cas d'urgence, il est très difficile de recevoir un colis aussi rapidement qu'il y a 25 ou 30 ans. Je crois que les gens paient très cher le service de messageries qu'ils ont, que ce soit par rail ou autrement, par rail, par avion ou par route, et je me demande simplement si, sous forme de containers, sur des trajets beaucoup plus longs que le service de messageries, qui était d'une gare à l'autre, ce genre d'entreprise serait rentable. Peut-être sur des distances de 50 milles; donc, une personne de mon village n'aurait pas à se rendre à Montréal, parce qu'actuellement ils peuvent faire la livraison plus rapidement que vous.

M. Bandeen: Comme vous le savez, notre service de messageries se fait de plus en plus par camion. Nous construisons un nouveau terminus de messageries à Montréal et il ne sera même pas relié au rail. Les wagons de chemin de fer n'y auront pas accès, mais, sur une base plus restreinte, nous avons un service entre Montréal et Toronto que nous espérons agrandir, et qui fait actuellement appel aux trains de voyageurs

[*Text*]

somebody comes down to the station, puts it in there, it will be delivered the next morning in Toronto or vice versa.

Now in that sense, if that works, and it has worked in those particular connections, then we could expand that service.

Mr. McCain: What is the purpose of the sale of common stock? I do not mean that I am against it, but as I understand it you are suggesting that there should be a public offering of stock. How is it going to be compatible with the public ownership? What say would the public stock owner have in the management of the structure if it were to be issued? Do you think it is saleable today on the basis of the historic economic structure of the CNR?

Mr. Bandeen: I will start at the end. No, I do not think it is saleable today. I think that we have to prove our ability to operate on a profitable basis. Why should I want to sell stock? Because we foresee in the future a tremendous need for capital over the next five to ten years, partially to replace our existing plant as it comes up for replacement but also to expand to meet the demands, particularly in western Canada, but as we find them in Quebec and Ontario and to a lesser degree perhaps in the Maritimes.

We need this money. Our sources are the same as any other corporation. If we make a profit we can retain it. If we have to expand our capital or renew debt, we have to go into the market. If all we can get is debt, then it begins to produce the same type of balance sheet we now have. I would like at some point in the future, when we have proved our efficiency and effectiveness, to at least be allowed to look at the possibility of selling stock to the public.

It will never be the controlling interest in the corporation or probably in parts of it, and maybe it will never be feasible.

• 2130

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. McCain: I have just one local question and I will quit. I just want to make one little representation. I have written to you, sir, in respect to the station at Juniper. It is miles from anywhere; there is no shelter for anybody. As long as there is any passenger service, would you please make some effort to keep that little station open. I plead with you on that one. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. Dr. Bandeen, I hope to cover some of the problems that we are faced with in the Chaleur region of the system. At the same time I want to say, before I get into the questioning, that while we are somewhat concerned with the situation as it exists, today, I would not want to give the impression that it is all bad. We are very pleased to see that you have appointed a native from my constituency as your Vice-President that you have with you tonight in Jean Cormier. So that is one thing on which I would like to congratulate you. I guess maybe the Chaleur area has

[*Translation*]

appelés Rapidex; si quelqu'un dépose son courrier à la gare, le lendemain matin il sera livré à Toronto, ou vice-versa.

Maintenant, dans ce sens, si cela fonctionne, et cela a marché sur cette ligne, alors nous pourrions étendre ce service.

M. McCain: Quel est le but de la vente d'actions ordinaires? Je ne dis pas que je suis contre, mais si je comprends bien, vous suggérez une émission d'actions publiques. Comment cela sera-t-il compatible avec la propriété publique? Qu'est-ce que le détenteur d'actions publiques aurait à dire au niveau de la gestion de la structure, si ces actions étaient émises? Étant donné la structure économique historique du Canadien National, croyez-vous que ces actions seraient vendables aujourd'hui?

M. Bandeen: Je vais commencer par la fin. Non, je ne crois pas que ce soit rentable aujourd'hui. Je pense qu'il faut prouver notre capacité de réaliser des bénéfices. Pourquoi vendre des actions? Parce qu'au cours des prochains 5 ou 10 ans nous prévoyons un besoin énorme de capital, en partie, le moment venu, pour remplacer les usines existantes, mais aussi pour s'agrandir, pour répondre à la demande, surtout dans l'Ouest canadien, mais aussi au Québec et en Ontario, et à un degré moindre peut-être, dans les Maritimes.

Nous avons besoin de cet argent. Nos sources de financement sont les mêmes que toute autre société. Si nous réalisons un profit, nous pouvons le garder. Si nous voulons plus de capital ou renouveler nos dettes, nous devons aller sur le marché. Si nous avons uniquement des dettes, alors nous aurons toujours le même genre de bilan. je voudrais, à un moment donné, lorsque nous aurons prouvé notre rendement et notre efficacité, pouvoir au moins étudier la possibilité de vendre des actions au public.

Ce ne sera jamais une participation majoritaire dans la société, ou dans une partie de la société, et peut-être que ce ne sera jamais possible.

Le président: Merci, monsieur McCain.

M. McCain: J'ai simplement une question d'ordre local à poser et ensuite j'aurai terminé. Je veux simplement faire une petite représentation. Je vous ai écrit, monsieur, au sujet de la garede Juniper. Elle est située à des milles de toute habitation; il n'y a aucun abri pour personne. Aussi longtemps que vous maintiendrez un service-voyageurs, pourriez-vous, s'il vous plaît, vous efforcer de maintenir cette petite gare ouverte. Je vous le demande. Merci.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Monsieur Bandeen, j'espère toucher à certains des problèmes auxquels nous faisons face dans la région des Chaleur. Toutefois, je tiens à dire, avant de passer aux questions, que, quoique nous sommes préoccupés par la situation actuelle, je ne veux pas donner l'impression que tout est mauvais. Nous sommes heureux de voir que vous avez nommé Jean Cormier, qui est originaire de ma circonscription, et qui vous accompagne ce soit à titre de vice-président. Donc, c'est l'une des choses pour lesquelles je veux vous féliciter. Je pense donc que la région de Chaleur n'a

[*Texte*]

not been completely forgotten inasmuch as you have shown faith in the region in selecting Mr. Cormier to be your Vice-President.

However, I do not know if you would agree that it appears as though the approach taken with respect to the Chaleur area is one of absentee management in that the total operation is now being controlled out of the Atlantic region office in Moncton. I am just wondering what the position of your corporation is going to be in the future in terms of dealing with the problems of the Chaleur area with respect to the Gaspé area and the northern part of New Brunswick.

Mr. Bandeen: This is a good question and I think it reflects the attitude we have in the CN of continuously looking at our organizational structure and trying to make the changes that are required, depending on the situation from time to time.

I have here Mr. Latimer, whose responsibility is CN Rail across the system and who particularly is interested in the operations of our regions and areas. Rad, would you like to answer?

Mr. R. R. Latimer (Vice-President and Senior Executive Officer (CN Rail)): To be very specific, Mr. Harquail, at the present time we do not in CN Rail have any plans for major moves of people out of the Campbellton area such as for example the move of 17 accounting people in 1975 to Moncton. I am speaking now of firm plans for permanent moves from Campbellton to somewhere else as opposed to seasonal or work-related layoffs that we have unfortunately had all too many of in the past 18 months of very poor economic conditions.

I think the other part of your question had to do with the possible change of regional boundaries. To come right to the point on that, there were two major pieces of Atlantic region railway line in the province of Quebec. One is the Gaspé line and the other is the Monk subdivision running more or less from Edmundston down towards Jacques near Lévis. As you undoubtedly know, we are completing this year the Monk-Montmagny link of almost 19 miles and will be running most of our mainline services over the one subdivision, the Montmagny, and leaving the Monk for just local service.

Because of that, because of the increased interest in the employees in the province of Quebec in working in their language and reporting upwards in their language, we have started a study team of the St. Lawrence region, the Atlantic region and the headquarters transportation to take a look at everything that might be involved in a change of regional boundaries. We have only started that study. I do not know what the result will be but over the next few months we will come to some kind of conclusion on it. Depending on the nature of the conclusion, we would then start the fairly lengthy process, I think, of discussions with people who might be affected by it.

Mr. Harquail: I certainly would appreciate being kept abreast of it.

Mr. Latimer: Yes. I think certainly one of the key groups of people that we would be keeping abreast as we came to

[*Traduction*]

pas été complètement oubliée, pour autant que vous avez démontré votre foi dans la région en choisissant M. Cormier comme vice-président.

Toutefois, il semble que l'approche à l'égard de la région de Chaleur est celle de la gestion par absentéisme, parce que tous les services sont contrôlés à partir du bureau de la région Atlantique, à Moncton. Je vous demande quelle sera l'attitude de la société à l'avenir au sujet des problèmes de la région de Chaleur pour ce qui est de la région de Gaspé et du Nord du Nouveau-Brunswick.

M. Bandeen: C'est une bonne question et je crois qu'elle reflète l'attitude que nous avons au CN d'étudier continuellement notre structure et d'essayer de temps en temps d'y apporter les changements nécessaires selon la situation.

J'ai ici M. Latimer, qui est responsable du système CN Rail et qui s'intéresse particulièrement au fonctionnement de nos régions et de nos zones. Rad, voudriez-vous répondre?

M. R. R. Latimer (vice-président et directeur général, CN Rail): Pour être précis, monsieur Harquail, actuellement le CN Rail n'a aucun plan de transfert important de gens de la région de Campbellton, comme le transfert de 17 comptables à Moncton en 1975, par exemple. Je parle de plans précis de transfert permanent de Campbellton vers un autre endroit, par opposition aux mises à pied saisonnières, ou ayant trait au travail, qui ont été malheureusement trop nombreuses au cours des derniers dix-huit mois à cause des conditions économiques très défavorables.

Je crois que l'autre aspect de votre question portait sur les changements possibles des frontières régionales. Pour en venir directement au fait, deux parties importantes de la région Atlantique étaient dans la province de Québec. L'une était la ligne de Gaspé et l'autre la sous-division Monk allant d'Edmundston à Jacques, près de Lévis. Comme vous le savez sans doute, nous terminons cette année la liaison d'environ 19 milles de Monk-Montmagny et l'ensemble de notre service principal passera par Montmagny, laissant à Monk le service local.

A cause de cela, et à cause de l'intérêt accru des employés de la province de Québec à travailler dans leur langue et à communiquer avec leurs supérieurs dans leur langue, nous avons mis sur pied un groupe d'étude de la région du Saint-Laurent, de la région Atlantique et de l'administration centrale des transports, afin d'étudier toutes les implications d'un changement des frontières régionales. Nous venons juste d'entreprendre cette étude. Je ne sais pas quels seront les résultats, mais d'ici quelques mois nous aurons un genre de conclusion. Selon la nature de cette conclusion, nous entreprendrons des pourparlers assez longs, je crois, avec les personnes concernées.

M. Harquail: Je vous saurais certainement gré d'en être informé.

M. Latimer: Oui. Je pense que l'un des groupes clés que nous informerions quant aux conclusions serait les députés concernés des zones limitrophes.

[*Text*]

conclusions would be the interested members of Parliament in the border areas.

• 2135

Mr. Harquail: As you may know, that particular part of Canada has served CN very well over many years with excellent service and very efficiently looking after the whole matter of the Gaspé operation in the Chaleur area with its headquarters at Campbellton.

I asked this question previously of the Minister of Transport. I wonder, Dr. Bandeen, if you could tell the Committee tonight if you have given any consideration to the same approach that has been taken with respect to the St. Lawrence Seaway with regard to the over-all general debt of CN? Have you given any consideration to making requests of government to completely eliminate that debt?

Mr. Bandeen: No, we have not asked for the complete elimination of the debt. I do not think that would be justified. What we would like to see is our debt to equity ratio similar to the CPR. This involves approximately $808 million of the debt which we now have, and we have suggested to the government that maybe they would like to trade some of the debt we owe them for some common shares in the corporation. They are considering it at the moment and I am hopeful that something will come of it. If they did that, I feel that we would be on a comparable basis and should be able to finance the remaining debt which we have, and we should be able to earn enough money to finance, through the retained earnings and through our ability to borrow on the market, future expenditures and capital expenditures.

Mr. Harquail: Moving back into the Atlantic region, Mr. Bandeen, it has been said with respect to passenger rail—and I wonder if you could advise us whether there is any possibility of there being any truth to this allegation—that when a corporation such as the CN wants to get out of the passenger rail business, that they simply sort of from on high allow the equipment to practically fall apart and let the service down so badly that people will not want to use it, and they will eventually be able to get out of it.

Mr. Bandeen: We certainly have not done that. I think if you will look at the evidence you will see that it was what the CN did in the early 1960s that brought the passengers back to the railway, both in equipment and pricing and through marketing, and it was through what we have done in the last year or so that we have got our 3 per cent to 5 per cent increase in traffic in 1976. That is why, when the previous question was asked of me about what advice would we have for you to give to the government, we said please see that Via is told what you want it to do and that you have found some way to finance it. We have been in the position where 80 per cent of the deficit was paid but no capital, and how can you put money into something on that basis? There is no rationality for it. Notwithstanding that, we have bought new equipment. We have bought the Turbo and the Tempo equipment in Southern Ontario. We have spent a lot of money on refurbishing the equipment and people using the trains have increased in the

[*Translation*]

M. Harquail: Comme vous le savez, cette partie du Canada a très bien servi le Canadien national pendant de nombreuses années, avec un excellent service, s'occupant très efficacement de toute la question du service en Gaspésie, dans la région de Chaleur, dont le siège social est à Campbellton.

J'ai déjà posé cette question au ministre des Transports. Je me demande, monsieur Bandeen, si vous pourriez nous dire si vous avez pensé à adopter la même approche que la Voie maritime du Saint-Laurent au sujet de la dette générale du Canadien National? Avez-vous pensé à demander au gouvernement d'éliminer complètement cette dette?

M. Bandeen: Non, nous n'avons pas demandé la remise complète de cette dette. Je ne crois pas que ce serait justifié. Nous aimerions que notre rapport d'endettement soit semblable à celui du Canadien Pacifique. Cela comprend environ 808 millions de dettes que nous avons actuellement, et nous avons suggéré au gouvernement que nous pourrions peut-être transformer une partie des dettes que nous leur devons en actions ordinaires de la société. Il étudie cette proposition pour le moment et j'espère que cela va donner des résultats. S'il faisait cela, je crois que nous serions sur une base comparable et que nous serions en mesure de financer la balance de la dette que nous avons, et nous serions en mesure de gagner suffisamment d'argent pour financer, par la retenue des bénéfices et par notre capacité d'emprunt sur le marché, les dépenses futures et les dépenses en capital.

M. Harquail: Pour en revenir à la région Atlantique, monsieur Bandeen, il a été dit au sujet du service-voyageurs—et je me demande si vous pourriez nous dire s'il y a du vrai dans cette allégation—que, lorsqu'une société comme le Canadien National veut se retirer du service-voyageurs, elle laisse simplement le matériel tomber en ruines et le service se détériore de telle façon que personne ne voudra l'utiliser, et, en fin de compte, elle peut se retirer.

M. Bandeen: Nous n'avons certainement rien fait de cela. Et je pense que si vous regardez les faits, vous verrez que ce sont les initiatives du Canadien National au début des années soixante qui ont ramené les voyageurs au chemin de fer, à cause du matériel, du prix et de la commercialisation, et c'est suite à notre initiative de l'an dernier que le trafic a augmenté de 3 à 5 p. 100 en 1976. C'est pourquoi nous avons répondu à une question précédente quant aux conseils que nous pouvions vous donner, afin que vous les transmettiez au gouvernement; nous avons dit: s'il vous plaît, voyez à ce que Via fasse ce que vous voulez, et assurez-vous de trouver un moyen de le financer. Nous étions dans une position où 80 p. 100 du déficit était payé, mais pas le capital, et comment pouvez-vous investir de l'argent sur cette base? C'est illogique. En dépit de cela, nous avons acheté du nouveau matériel. Nous avons acheté le matériel Turbo et Tempo dans le Sud ontarien. Nous avons dépensé beaucoup d'argent à remettre à neuf l'équipement et,

[*Texte*]

1960s and it has stayed fairly high, particularly in the Maritimes.

Mr. Harquail: Is the new equipment coming on line for passenger service between Halifax and Montreal?

Mr. Bandeen: I do not know. I hope that- . . .

Mr. Forrestall: Absolutely not. There is service to the West. Absolutely not.

The Chairman: Order.

Mr. Bandeen: I hope there is new equipment for that area. I read, as you do, statements about the possibility that there may be a substitution of buses. I was quite amazed by that. That did not come from the CNR. We saw it in the press for the first time.

Mr. Harquail: You mentioned a report to Parliament. What sort of input and control, if any, with respect to the rules and operation of the Via passenger train will your corporation have in the future?

Mr. Bandeen: Initially we are trying to set it up and give it a corporate status and let it use our corporate facilities of law, public relations, finance and accounting until it can get on its own two feet, and then I think we have to see where it goes. I think it is important that its board of directors be representative of the Canadian public, that it have on it labour members, that it have on it people who have an interest in the passenger and consumer side of life, as well as business people and railway representatives. So, we are trying to get it off the ground somewhat like we did Air Canada. If you remember, Air Canada was started as a subsidiary of CN back in 1937, I believe, and it has spun off now to be a quite independent corporation with its own totality, and I hope that the Via will be in the same direction.

Mr. Harquail: With respect to subsidies, do you think it would work on the whole question of the discussions that are going on with the Minister now that a subsidy should possibly be paid to the retailer rather than to the shipper?

• 2140

Mr. Bandeen: I really cannot answer that. I think that is a question for the government to consider, not me.

Mr. Harquail: Just a final question, Mr. Chairman, and it has to do with VIA as well, in terms of the service that we are going to see, notwithstanding the hearings that are coming up in the Atlantic area. Can you give us a tone of optimism for what you know that the passenger service with the new corporation VIA will be continued into the Atlantic area, that is the Halifax to Montreal run?

Mr. Bandeen: As far as I know, I think there will be changes. I think if you combine the CN and CP, anybody looking at it would start routing trains slightly differently, perhaps, but that is the decision the CTC is going to be asked to make and I would not want to prejudge their position. We will be making our representations to them, as I am sure all the interested parties will.

[*Traduction*]

dans les années 60, il y a eu une augmentation des voyageurs, et leur nombre s'est maintenu assez élevé, surtout dans les Maritimes.

M. Harquail: Y aurait-il du nouveau matériel pour le service-voyageurs entre Halifax et Montréal?

M. Bandeen: Je ne le sais pas. J'espère que . . .

M. Forrestall: Pas du tout. Il y a du service dans l'Ouest. Pas du tout.

Le président: A l'ordre.

M. Banden: J'espère qu'il y a du nouveau matériel pour cette région. J'ai lu, comme vous, les déclarations sur la possibilité qu'on y supplée par des autobus. J'ai été très surpris par cela. Cela n'émanait pas du Canadien National. Nous l'avons vu pour la première fois dans les journaux.

M. Harquail: Vous avez parlé d'un rapport au Parlement. Quel genre d'apport et de contrôle, s'il y a lieu, votre société aura-t-elle à l'avenir au sujet des règlements et du fonctionnement des trains de voyageurs Via?

M. Bandeen: Au début, nous essayons de mettre le service sur pied et de lui donner un statut de société et de lui permettre d'utiliser nos services juridiques, relationnistes, de finances et de comptabilité, jusqu'à ce qu'il puisse marcher tout seul, et je pense que nous devons l'orienter. Je crois qu'il est important que le conseil d'administration soit représentatif du public canadien, qu'il y ait des représentants des travailleurs, qu'il y ait des personnes ayant un intérêt dans l'aspect voyageurs et consommateurs, ainsi que des représentants du monde des affaires et du rail. Donc, nous essayons de le mettre en marche, comme nous l'avons fait pour Air Canada; si vous vous souvenez, au début, en 1937, Air Canada était une filiale du Canadien National, je crois, et elle a volé de ses propres ailes pour devenir une société très autonome, et j'espère que Via suivra la même direction.

M. Harquail: Au sujet des subventions, croyez-vous que cela résoudrait l'ensemble de la question faisant le sujet de discussions avec le ministre, si les subventions étaient versées au détaillant plutôt qu'à l'expéditeur?

M. Bandeen: Je ne puis répondre à la question. Elle s'adresse au gouvernement.

M. Harquail: Une dernière question, monsieur le président, en ce qui concerne VIA et le service que la société doit offrir en dépit de tout ce qui pourra survenir lors des séances qui se tiendront dans la région Atlantique. Êtes-vous optimiste pour ce qui est du maintien par la nouvelle société VIA du service-voyageurs dans la région Atlantique, c'est-à-dire la ligne Halifax-Montréal?

M. Bandeen: Selon mes informations, il y aura des changements. N'importe qui, en voyant les itinéraires du CN et du CP apporterait au moins quelques changements. En tout état de cause, la décision appartient à la Commission canadienne des transports et je ne veux pas anticiper sur cette décision. Nous aurons l'occasion de lui faire part de nos vues, au même titre que les autres parties intéressées.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order, are the members asking questions allotted 10 minutes? Is that what we are on?

The Chairman: Yes, sir.

Mr. Benjamin: Fine. I may want to raise with you later in subcommittee, Mr. Chairman, matters of orders in this Committee. I will not take up the time now to do so.

The Chairman: We are always glad to hear from you, sir.

Mr. McRae: Another point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: I am sorry, we are very limited as to time, and if we start raising points of order it is just going to remove questions from the other questioners.

Mr. McRae: I did have my hand up before Mr. Benjamin, and I have to go to the late night show and I only have five or six minutes.

The Chairman: I am sorry, I do not have you . . .

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, that might be another valid point to raise in the steering committee meeting.

The Chairman: Mr. Benjamin, you have the floor.

Mr. Benjamin: I have used up my point of order and now you can start the clock. I want to make a brief comment. I will endeavour to keep my questions short and hope Mr. Bandeen will do the same with the answers so that we can get a maximum in in the 10 minutes. I want to use up one minute of my ten by saying to you, Mr. Chairman, through you to Mr. Bandeen, that if we could renationalize CNR tomorrow I would hire him, and if we are not going to do that, in light of what he said tonight and previously, I would fire him tomorrow.

I would like to ask Mr. Bandeen, in light of a letter that has been sent by the Minister of Transport to Mr. Taschereau and in light of a speech that he made, in light of comments that he made tonight on the privatization of profit centres, if that is logical, would Mr. Bandeen agree that in looking at the operations of Canadian Pacific Limited, who also have profit centres but they have one or two or three areas of centres that are losers, they lose money—would he then agree—and I am just trying to turn the whole picture around in a 180-degree turn—that it would be sensible and it would make sense that those areas of Canadian Pacific that are losses should be taken over by the government and borne by the taxpayer?

Mr. Bandeen: If the service is being requested to be run by the Government of Canada as a national or social service and it is noncompensatory, I believe under the National Transportation Act now there is provision for the federal government to underwrite the loss and debt.

Mr. Benjamin: In other words, Mr. Chairman, Mr. Bandeen is agreeing with the principle that in any endeavour that is a public necessity and loses money, the taxpayer should pay for

[*Translation*]

Le président: Je vous remercie, monsieur Harquail. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Les députés ont-ils dix minutes pour poser leurs questions maintenant?

Le président: Oui.

M. Benjamin: Je discuterai avec vous en sous-comité de certaines questions relatives au Règlement. Je ne veux pas le faire maintenant pour ne pas perdre de temps.

Le président: Vos vues sont toujours les bienvenues.

M. McRae: J'invoque moi aussi le Règlement, monsieur le président.

Le président: Je regrette, mais nous n'avons pas beaucoup de temps. Si tout le monde fait un rappel au Règlement, les gens n'auront pas le temps de poser leurs questions.

M. McRae: J'avais levé la main avant M. Benjamin. Qui plus est, je dois aller au spectacle de fin de soirée, tout à l'heure. Je n'ai que cinq ou six minutes à ma disposition.

Le président: Je regrette, mais je n'ai pas inscrit . . .

M. Benjamin: C'est peut-être un autre point qu'il conviendra de soulever lors d'une réunion du comité directeur.

Le président: Vous avez la parole, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Maintenant que j'ai fait mon rappel au Règlement, vous pouvez commencer à compter mon temps. Je veux d'abord faire une brève observation. Je vais essayer d'être bref dans mes questions; j'espère que M. Bandeen pourra faire de même dans ses réponses, de façon à ce que je puisse tirer le maximum de mes dix minutes. Je voudrais vous dire, monsieur le président, monsieur Bandeen, que si le CN devait être nationalisé de nouveau demain, il serait le premier à qui je ferais appel et que s'il ne devait pas l'être il serait le premier dont je me débarrasserais. S'il faut se fier à ce qu'il a dit ce soir et antérieurement.

Il y a eu cette lettre du ministre des Transports à M. Taschereau. Il y a eu des déclarations antérieures de M. Bandeen, ainsi que ses observations ce soir sur le retour à l'entreprise privée et les centres de profit. M. Bandeen ne considère-t-il pas qu'il serait logique de retourner complètement la situation et d'appliquer le même concept pour le Canadien Pacifique, ne considère-t-il pas que le Canadien Pacifique, même s'il a aussi des centres de profit, a aussi des secteurs où il accuse des pertes et que le gouvernement devrait assumer ces pertes?

M. Bandeen: Je pense que, lorsque le service est demandé par le gouvernement canadien parce qu'il a une portée nationale ou sociale et qu'il n'y a pas de compensation, la Loi nationale sur les transports prévoit que le gouvernement fédéral doit assumer les pertes et les dettes.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Bandeen admet le principe selon lequel les contribuables doivent payer pour les services d'utilité publique déficitaires. D'autre part, pour les

[*Texte*]

it. Any other endeavour that is a public necessity at makes money should be left to those who want to make a profit?

Mr. Bandeen: I believe that is what it says in the National Transportation Act that was passed by Parliament in 1967; not quite in those words but that is the essence of it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, this is the first time I have seen a president of a Crown corporation introducing himself into policy areas, although I do not blame him for doing it because I am sure he is thoroughly frustrated trying to be president of a so-called Crown corporation that is supposed to operate like private enterprise. I appreciate the frustrations the president might have, but is he really serious in his answer to the last question I asked, Mr. Chairman? That areas that are required service to the public, whether or not they are by government, whether it is a private decision or a public decision, if it is an area that loses money the taxpayer should pay for that and the ones that make money should be sold to shareholders in the private sector?

Mr. Banteen: No. I said that if the service is required by the national interest, social interest or whatever the definition is and it is commercially nonviable, that it should be underwritten by the federal government or the government's requesting it. The same applies on commuter services, as an example, but whether it should be nationalized or in the private sector is a totally different question.

Mr. Benjamin: Then, Mr. Chairman, may I ask the President of the CNR, there are profit centres in both CP and CN, they are a public requirement and would be under any kind of a government required to be performed that are profitable.

• 2145

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Benjamin: If tomorrow one of them started losing money, to be logical about all this, then I presume the President of the CNR suggests that it should then be taken over by the government. For example, your long haul freight traffic, whatever commodity, that is profitable and if it started losing money a year hence for reasons that you had nothing to do with, then the minute it started to lose money the taxpayer should pick up the tab.

Mr. Bandeen: Let us make a separation there. You say one time the taxpayer should pick up the tab and the other the government should take it over. I think there is a differentiation there. What I am saying is that if there is a need for development in a part of the country—a good example, perhaps, is the Great Slave Lake Railway going up as it was built by the government.

Mr. Benjamin: You built it, the CPR uses it.

Mr. Bandeen: It was financed by the federal government totally because it was a development railway, it could not have stood on its own two feet and the decision, I think, has been a good one. I think it has opened up a part of the country and the CPR, through one of their mining subsidiaries, uses it.

[*Traduction*]

services d'utilité publique rentables, il faudrait céder les profits?

M. Bandeen: C'est essentiellement ce que prévoit la Loi nationale sur les transports adoptée par le Parlement en 1967. Ce n'est pas dit en ces termes, mais c'est le message.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est la première fois que je vois le président d'une société de la Couronne s'immiscer dans le domaine des politiques. Je ne l'en blâme nullement, parce qu'il doit être totalement frustré dans ses efforts en vue de diriger une prétendue société de la Couronne qui est censée fonctionner comme une entreprise privée. Je comprends les difficultés qu'il peut avoir en tant que président, mais je me demande s'il est vraiment sérieux. Je ne vois pas comment, pour les services d'utilité publique, qu'ils soient mandés ou non par le gouvernement, qu'ils relèvent d'une décision privée ou publique, les contribuables devraient payer lorsqu'il y a des pertes et les actionnaires recevoir des dividendes lorsqu'il y a des profits.

M. Bandeen: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai simplement souligné que, lorsque le service est d'intérêt national, d'intérêt social ou d'intérêt semblable et qu'il n'est pas viable financièrement, il devrait être financé par le gouvernement fédéral ou le gouvernement qui en fait la demande. C'est la même chose pour les services de banlieue, par exemple. Quant à savoir s'ils doivent être nationalisés ou relevés du secteur privé, c'est une autre question.

M. Benjamin: Je voudrais savoir du président du CN s'il y a des centres de profit au CP et au CN qui sont d'intérêt public et le seraient sous n'importe quel gouvernement, qui sont rentables.

M. Bandeen: Oui.

M. Benjamin: Si demain ils étaient déficitaires, je suppose que le président du CN, pour être logique avec lui-même, proposerait qu'ils soient assumés par le gouvernement. Par exemple, le transport des marchandises sur de longues distances est profitable, quelles que soient les denrées transportées. S'il commençait à être déficitaire une année pour des raisons qui n'ont rien à voir avec les chemins de fer, il faudrait que le contribuable en fasse les frais.

M. Bandeen: Précisons bien. Une fois, vous dites que le contribuable devrait faire les frais des opérations déficitaires, une autre, que le gouvernement devrait les prendre en main. Il faut faire la différence. Ce que je dis, c'est que, lorsqu'il y a une expansion dans une région du pays . . . un bon exemple est le chemin de fer du Grand Lac des esclaves, qui a été construit par le gouvernement.

M. Benjamin: C'est vous qui l'avez construit et c'est le CP qui l'utilise.

M. Bandeen: Il a été entièrement financé par le gouvernement fédéral parce qu'il était nécessaire à une expansion économique. Il n'aurait pu se suffire à lui-même. Il s'est agi dans ce cas d'une bonne décision. Ce chemin de fer a permis de mettre en valeur une région du pays et c'est le CP maintenant,

[*Text*]

Quite a few other people use it also and I think that was a good type of decision. We are in no position to decide whether that railway should have been built or should not have been built, that is not the function of the management.

Mr. Benjamin: That is not what I asked. Mr. Chairman, in that event, may I ask the President of the CNR is it not correct, both historically and currently, that there is not a single railroad since the formation of the CPR, the formation of the CN, the building of the Great Slave or any other B.C. railway or any other, that could have functioned, could have raised the capital in a strictly private enterprise operation? They had to have public funds and public guarantees, government guarantees before they could even have started up.

Mr. Bandeen: I think you are generally right if you are referring to Canada. I think a development railway normally needs support in its infancy.

Mr. Benjamin: Then in view of that, why do you continue to fly in the face of the economic, geographical, climate and the location of population realities in Canada. You cling to CPR and United States railway methodology, you sound like a railroad magnate—I call them maggots—from the eighteen seventies.

You mentioned the Crowsnest Pass rates, the statutory grain rates. As the president of a company who wants to be efficient, intelligent and everything else, why would you agree, why would you say in a statement that assuming that the railroads lose money hauling grain under the statutory rates, let us grant that you are 100 per cent correct—I do not think you are quite that correct, but let us say you are—administratively, technically in terms of money, whatever the losses were, the farmer pays the statutory grain rate, 24 cents a hundred pounds from Moose Jaw to Thunder Bay or from Saskatoon to Thunder Bay and you are in debt by 40 cents a hundred pounds or whatever, which would be the most efficient, sensible and practical if you were the president of the company or the Minister of Transport, to send one cheque to each railroad for whatever his deficit was on the transportation of that grain in the public and national interest or try to sort out which one of the shippers and producers, how much money they lost, how many bushels they ship and send each one of them a cheque once or more times a year?

Mr. Bandeen: I concede, I think the Wheat Board is the actual shipper in that case and you could pay one cheque to them and they could then give it to the two raiways. Perhaps that would even be less in administrative cost.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, since the President has already made statements regarding what should be national policy, it goes far beyond just the CNR, I am sure he would be prepared to comment on the statement of the Minister of Transport that possibly the producers and shippers of grain, meaning the grain shippers of Western Canada, the three Prairie provinces and the Peace River block in B.C., should receive the benefits of the statutory rates in some other way

[*Translation*]

par l'intermédiaire d'une de ses filiales minières, qui l'utilise. Mais il y a aussi d'autres usagers. Il est utile. Quant à nous, il ne nous appartient pas de dire si le chemin de fer aurait dû être construit ou non. Ce n'est pas une de nos fonctions.

M. Benjamin: Ce n'est pas la question que j'ai posée, monsieur le président. Le président du CN n'est-il pas prêt à convenir qu'historiquement et couramment il n'y a pas un seul chemin de fer qui aurait pu être construit depuis que le CP et le CN existent, ou qui peut être construit, que ce soit celui du Grand Lac des esclaves ou quelqu'autre en Colombie-Britannique ou ailleurs, sur une base strictement privée, à partir de capitaux de source privée? Il a fallu trouver des fonds et des garanties publics, des garanties du gouvernement.

M. Bandeen: Vous avez raison si vous parlez du Canada. Il est normal qu'un chemin de fer destiné à amener une expansion économique ait besoin d'aide au départ.

M. Benjamin: Dans ce cas, je me demande pourquoi vous continuez d'ignorer les réalités économiques, géographiques, climatiques et démographiques du Canada. Vous continuez de vous accrocher à ces méthodes du CP et des chemins de fer américains; vous me faites penser à ces magnats des chemins de fer, je les appelle des «maggots», des années 1870.

Vous avez mentionné les tarifs de Crowsnest Pass, les tarifs statutaires pour le transport des céréales. Je sais que vous voulez vous présenter comme un président de société efficace, intelligent, et le reste. Je me demande pourquoi vous déclarez qu'en supposant que des chemins de fer soient déficitaires avec le transport des céréales selon les tarifs statutaires . . . je ne crois pas que ce soit exact à 100 p. 100, mais supposons. Du strict point de vue de l'administration, du strict point de vue technique, supposons que le tarif statutaire est de 24c. les cent livres de Moose Jaw à Thunder Bay ou de Saskatoon à Thunder Bay, et que le déficit est de 40c. les cent livres ou quelque chose d'autre, quelle serait la façon la plus efficace et la plus pratique de procéder si vous étiez président d'une société ou ministre des Transports? Feriez-vous parvenir un chèque à chaque société de chemin de fer pour couvrir le déficit sur le transport des céréales dans l'intérêt public, dans l'intérêt national, ou essayeriez-vous de voir comment les expéditeurs et les producteurs ont perdu d'argent et de les rembourser proportionnellement une fois par année ou à intervalles réguliers?

M. Bandeen: Je sais que la Commission canadienne du blé est le véritable expéditeur. Le remboursement pourrait être fait à la Commission, qui le répartirait entre les deux compagnies de chemin de fer. Il y aurait peut-être moins de frais d'administration de cette façon.

M. Benjamin: Monsieur le président, puisque le témoin a déjà fait quelques déclarations sur la politique nationale, en dehors de la stricte question du CN, je suis sûr qu'il serait prêt à donner son opinion sur les propos du ministre des Transports voulant que les producteurs et les expéditeurs de céréales, c'est-à-dire les expéditeurs de l'Ouest du Canada, ceux des trois provinces des Prairies et du bloc de Peace River en Colombie-Britannique, devraient pouvoir tirer profit des tarifs

[*Texte*]

which the grain organizations say means sending cheques to farmers. Now, do you disagree with that?

Mr. Bandeen: I have no comment on that. My interest is in providing the most efficient transportation. I am suggesting that unless we get adequate revenue for this, we are not in a position to finance the capital that is required to produce . . .

• 2150

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have two minutes. Another question then. Is the President of CNR telling this Committee and the Parliament of Canada that private enterprise and private investment cannot be relied upon, no matter what, to provide services that are required in the national and public interest . . .

An hon. Member: No, you silly ass.

Mr. Benjamin: . . . unless and until the government operates the parts that lose money.

Mr. Bandeen: No, I have never said the government has to operate the parts that lose money. I am saying that if the government who has to determine national policy, not the management of the CN, or decides there is something that has to be done and it is not commercially viable, then the government should be prepared to know what the deficit is on that and to recompense the company for it. That is all. I am not saying the government should operate it.

Mr. Benjamin: As the president of a Crown corporation which is owned and operated by the people of Canada through their government that is exactly what you are doing. You are in fact responsible for operating a government-owned operation. Why the hell do you not talk like that?

Mr. Bandeen: Well, you and I have a difference of opinion on what the responsibility of operating a government-owned corporation is. I do not think that gives us the fiat to spend unlimited amounts of money. I think transportation is so important to Canada that we have to produce the most efficient and effective way. I have watched, and I am sure you have, and looked at overseas railways that are operated and there always comes a problem area. I remember the British Rail and having long chats with the minister of transport in the previous Labour government who re-introduced the profit motive to British Rail in an attempt to reduce the cost and increase the efficiency. And Barbara Castle, a very interesting woman, some of the things she wrote at that time I think are exactly what I am saying.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have one minute left. I was watching the clock very carefully.

The Chairman: I am sorry. I have given you more than your time, sir. I will put you on the second round.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order. The first two questioners, and I watched the clock very carefully, the

[*Traduction*]

statutaires autrement que par l'intermédiaire des sociétés, c'est-à-dire qu'ils devraient recevoir des chèques directement. Êtes-vous d'accord?

M. Bandeen: Je n'ai aucun commentaire à faire là-dessus. Mon but est simplement de fournir le moyen de transport le plus efficace. Je dis simplement que si nous n'avons pas de revenu suffisant pour faire ce travail nous ne pouvons accumuler le capital nécessaire pour . . .

M. Benjamin: J'ai encore deux minutes. Je passe à un autre sujet. Le président du CN affirme-t-il devant le Comité et devant le Parlement du Canada que l'entreprise privée, que les investisseurs privés ne peuvent pas fournir le capital qui permette d'assurer les services nécessaires dans l'intérêt national et public . . .

Une voix: Sûrement pas, espèce de niais.

M. Benjamin: . . . et que le gouvernement est forcé d'intervenir dans les secteurs déficitaires?

M. Bandeen: Je n'ai jamais dit que le gouvernement doit nationaliser les secteurs déficitaires. J'estime simplement que le gouvernement, dont c'est le rôle d'établir une politique nationale—ce n'est pas à la direction du CN de le faire—doit être prêt, pour les services qui ne sont pas viables financièrement, à évaluer le déficit et à compenser les sociétés en conséquence. Je ne dis pas que le gouvernement doit nécessairement assurer ces services lui-même.

M. Benjamin: Mais vous êtes président d'une société de la Couronne qui appartient aux contribuables canadiens et au gouvernement. Vous dirigez une exploitation qui appartient au gouvernement. Pourquoi ne vous comportez-vous pas comme quelqu'un qui est dans cette situation?

M. Bandeen: Vous et moi avons une idée différente de ce que c'est que de diriger une société qui appartient au gouvernement. Il ne s'ensuit pas que nous avons le droit de dépenser des montants illimités d'argent. Le transport est tellement important au Canada que nous devons trouver les moyens les plus efficaces possibles. J'ai examiné la situation des chemins de fer ailleurs qu'au Canada. Je suis sûr que vous avez fait de même. Il y a toujours des secteurs en difficulté. En ce qui concerne les chemins de fer au Royaume-Uni, je me souviens d'avoir eu de longs entretiens avec le ministre des Transports du gouvernement travailliste précédent, qui avait réintroduit la notion de profit au niveau des chemins de fer en vue de réduire les coûts et d'améliorer l'efficacité. M^me^ Barbara Castle est une femme très intéressante. Je ne fais que répéter ici ce qu'elle a écrit à cette époque.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Il me reste encore une minute. J'ai surveillé l'horloge très attentivement.

Le président: Je regrette. Je vous ai accordé plus de temps que ce à quoi vous aviez droit. Je vous inscris pour un second tour.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Les deux premiers ont eu 15 minutes chacun. J'ai vérifié

[*Text*]

one on the wall as well as the one on my wrist and each of them had 15 minutes. Now that is what I am going to raise at the steering committee meeting. All I said was that I thought I had one more minute left.

The Chairman: Mr. Benjamin, I have you down here at 9:40 p.m. and it is now 9:52. Mr. McKenzie.

Mr. Harquail, on a point of order.

An hon. Member: You got gypped!

Mr. Harquail: I just wonder about the member of this Committee wanting to clarify for the record a comment he made when he was addressing the President. He made a remark about magnets and corporations and he made another comment and then he used the word "maggots" which is surprising to me, and I am wondering if he maybe meant . . .

An hon. Member: Oh, come on, that is not a point of order!

Mr. Harquail: Well, I think it is.

The Chairman: I am sorry, Mr. Harquail, that is not a point of order. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Will you put me down for the second round. I understand Mr. Bandeen is coming back on Thursday.

Dr. Bandeen, the CNR is not a very popular Crown corporation in Winnipeg for a number of reasons. One of them goes back two years and I have been waiting to discuss this with you personally and that is your bilingual policies with the passenger ticket sales counter in Winnipeg where a couple of years ago under the Official Languages Act you declared two positions at the passenger ticket sales counter had to be bilingual and you hired two French Canadians off the street to fill these positions. Now I spoke on behalf of your employees and got absolutely no place. I had an exchange of correspondence with you and Keith Spicer, the Minister of Transport and your employees and got absolutely no place.

The problem here was that they were quite willing to take French language training but the correspondence I received from you was to the effect that you were not able to give them complete language training so they could be completely bilingual and that some of them had to be transferred to other jobs and the rest. I thought they were covered under the June 1973 resolution which was passed in Parliament. It was not part of the Official Languages Act, it was just not a resolution, and unfortunately they were not covered by this resolution which covered unilingual English civil servants. So they were left completely out on a limb. I would like you to look into this and to report to me on Thursday as to what you are doing with regard to French language training for any of your employees that want to become bilingual; to give me a report as to whether you are making any progress in this, because you told me you were limited in language training and could not give them complete language training et cetera. So I would appreciate it if you would investigate this. I am also going to check with the employees between now and Thursday to see if

[*Translation*]

à ma montre et à l'horloge au mur. Je reviendrai sur cette question en comité directeur. J'ai simplement dit que je pensais avoir encore une minute à ma disposition.

Le président: Monsieur Benjamin, il est indiqué ici que vous avez commencé à 21 h 40 et il est maintenant 21 h 52. Monsieur McKenzie.

M. Harquail invoque le Règlement.

Une voix: Vous vous êtes fait rouler!

M. Harquail: Je voudrais avoir un éclaircissement sur ce que le précédent orateur vient de dire en s'adressant au témoin. Il a parlé de magnats et de sociétés, puis il a utilisé le terme de «maggots». J'en ai été fort surpris. Je me demande . . .

Une voix: Ce n'est quand même pas un rappel au Règlement!

M. Harquail: Je pense que c'en est un.

Le président: Je regrette, monsieur Harquail, mais je ne suis pas de cet avis. Monsier McKenzie.

M. McKenzie: Je vous prie de m'inscrire dès maintenant pour un second tour, monsieur le président. Je pense que M. Bandeen sera de retour jeudi.

Monsieur Bandeen, le CN n'est pas une société de la Couronne très populaire à Winnipeg et il y a un certain nombre de raisons à cela. L'une d'elles a trait à vos politiques de bilinguisme au guichet utilisées pour les voyageurs à Winnipeg. Il y a deux ans que j'attends l'occasion de vous en parler. Il y a quelques années, en vertu de la Loi sur les langues officielles, vous avez décrété que deux postes aux guichets utilisés par les voyageurs devaient être bilingues et vous avez embauché les deux premiers Canadiens français à se présenter pour occuper ces postes. J'ai voulu parler au nom de vos employés et je n'ai pu obtenir quoi que ce soit. J'ai changé quelques lettres avec M. Keith Spicer, avec le ministre des Transports et certains de vos employés, sans résultat.

Les employés concernés étaient prêts à suivre des cours de français, mais d'après ce que vous m'avez indiqué par lettre, ils n'auraient pu recevoir toute la formation voulue pour devenir complètement bilingues et il a été nécessaire de les muter à d'autres postes. Je pensais qu'ils étaient protégés par la résolution de juin 1973 adoptée au Parlement. Comme il ne s'agissait pas de la loi elle-même, mais d'une résolution, ils n'étaient pas dans la même situation que les fonctionnaires unilingues anglais. Ils étaient laissés pour compte. Je voudrais que vous examiniez la situation et que vous me fassiez rapport jeudi pour ce qui est de la formation linguistique en français pour ceux de vos employés qui veulent devenir bilingues. Je voudrais que vous m'indiquiez s'il y a eu des progrès, parce que vous m'avez signalé à un moment donné que vos moyens étaient limités dans ce domaine et que vous ne pouviez donner cette formation à vos employés. Je vous serais reconnaissant de vous pencher sur cette situation. Pour ma part, je vais communiquer avec les employés en question d'ici jeudi, afin de voir où ils en sont, afin de vérifier s'ils ont eu une formation quelconque.

[*Texte*]

they have had any further training or what their stand is on this.

Mr. Bandeen: Then you do not want an answer now. You would like us to come back on Thursday.

• 2155

Mr. McKenzie: I would appreciate it if you would look into it.

Mr. Bandeen: Mr. Hunt is chairman of our bilingual committee, but perhaps we would be better to get a total answer together.

Mr. McKenzie: Yes, I would appreciate it. The stance taken by you, the government and everyone else in this regard was very disappointing. There was absolutely no requirement for bilingual persons at the counter and the only reason they wanted to learn the French language was to protect their jobs, which I found most disconcerting.

Also, you are quite familiar with my involvement with the piggyback centre that you are establishing in the Tuxedo area in Winnipeg. The latest report I have received is that Mayor Juba of Winnipeg has been in consultation with one of your vice-presidents and he has said there is still a possibility you will not be completing the establishment of the piggyback terminal in the Tuxedo area in Winnipeg. Is that correct or not?

Mr. Bandeen: I do not think that is correct. We have had discussions with Mayor Juba through our local vice-president, Ralph Hansen, and I think we have come to an agreement with the mayor and the city council that we will go ahead with te piggyback. However, we will reconsider it and consider the zoning, and if there are changes in the significant surrounding areas over the next years, and I have forgotten the exact timing on it, we will reconsider relocating at that time.

As you know, it is in Tuxedo but it is not in a residential area of Tuxedo. It is zoned industrially right now and I believe there is a cement plant and a gas works. You know the area better than I do. If this changes in the future we have undertaken to reconsider the thing and move it at a subsequent date, and we are trying to work out an agreement now with the mayor along those lines.

Mr. McKenzie: Well, that is fine. I want it on the record. I had no opposition to CNR locating a new piggyback terminal in Winnipeg but my location was northwest Winnipeg where you had another rail line. It is a commercial area and all the trucking companies are up there. Just wait until these trucks start trying to get down Kenaston between four and six in the evening and in the morning, you are going to see a bottleneck like you have never seen in your life.

Mr. Bandeen: I hope not.

Mr. McKenzie: Kenaston is used to 80 to 90 per cent capacity now, and the last thing we need is a piggyback terminal in the area you have chosen. I still do not understand

[*Traduction*]

M. Bandeen: Vous ne voulez pas la réponse maintenant. Vous voulez revenir jeudi.

M. McKenzie: Essayez de voir ce qu'il en est.

M. Bandeen: M. Hunt est président du comité sur le bilinguisme. Il est peut-être préférable d'attendre pour avoir une réponse complète.

M. McKenzie: Je vous sais gré des efforts que vous ferez. Votre attitude, comme celle du gouvernement, a été décevante à cet égard. Il n'était nullement nécessaire d'avoir des personnes bilingues au comptoir. La seule raison pour laquelle les employés en question voulaient apprendre le français était qu'ils voulaient protéger leur emploi. J'en ai été très surpris.

Vous devez être au courant des efforts que je déploie concernant le centre de trafic rail-route qui doit être établi dans le secteur de Tuxedo, à Winnipeg. Selon les derniers renseignements, le maire Juba de Winnipeg est entré en communication avec l'un de vos vice-présidents et il appert que ce centre de trafic rail-route ne sera pas construit dans le secteur Tuxedo de Winnipeg, après tout. Est-ce exact?

M. Bandeen: Je ne crois pas. Nous avons eu des entretiens avec le maire Juba par l'intermédiaire de notre vice-président local, M. Ralph Hansen. Je pense que nous sommes parvenus à une entente avec le maire et le conseil municipal pour l'établissement d'un tel centre. Cependant, s'il y a des problèmes de zonage, s'il y a des changements qui surviennent dans le secteur au cours des prochaines années, je ne sais pas quel est l'échéancier exact pour la construction du centre, nous réexaminerons la situation.

Vous savez sans doute que c'est à Tuxedo, mais non pas dans le secteur résidentiel de Tuxedo. La zone où se trouve l'emplacement est considérée comme une zone industrielle actuellement. Je pense qu'il y a même une usine de béton et un service de gaz. Vous connaissez le secteur mieux que moi. Si cette situation est modifiée de quelque façon, nous envisageons de regarder ailleurs. Pour l'instant, nous essayons d'en venir à une entente avec le maire là-dessus.

M. McKenzie: Très bien. Je voulais que tout cela figure au compte rendu. Je n'ai pas d'objection à ce que le CN construise un nouveau centre de trafic rail-route à Winnipeg, mais j'aurais préféré moi-même que ce soit dans le nord de Winnipeg, où il y a déjà une ligne. C'est aussi un secteur commercial et les sociétés de camionnage s'y trouvent. Attendez de voir tous ces camions le long de la rue Kenaston entre quatre heures et six heures le soir et au début de la matinée. Il y aura tout un bouchon.

M. Bandeen: J'espère bien que non.

M. McKenzie: La rue Kenaston est utilisée à 80 ou 90 p. 100 de sa capacité, actuellement. Le centre de trafic rail-route est le dernier que nous voulons voir dans ce secteur. Je ne

[*Text*]

why you did not pick northwest Winnipeg. But I just want it on the record that I do not oppose your locating a piggyback terminal in Winnipeg, but I think it should have been in northwest Winnipeg.

With our very brief period, I want to get on to the VIA Rail proposal that the government has presented. We discussed this with the Minister of Transport on March 15 and I read into the record some statements made by Mr. Paul Martin, President of the Canadian Steamship Lines, with regard to the government's establishing VIA Rail:

> The decision to proceed with VIA could saddle Canadian taxpayers with a white elephant of Mirabel-like proportion . . .
>
> The Government's intention to concentrate VIA Rail service in the Quebec-Ontario corridor takes dead aim at the bus business, since it is along this axis that bus travel is the most efficient and the most attractive to passengers.

It also stated:

> With regard to the decision of the government to institute an improved service of the so-called Quebec-Windsor corridor, I do not think we were consulted on that directly. I believe that it is a government decision, as is the establishment of VIA Rail.

• 2200

That was a comment made by Mr. Benson, the head of the CTC.

It was announced last week that CTC is allowing CN to drop five passenger routes, four of which are in Western Canada, and especially they are going to be dropping part of the Winnipeg-Thunder Bay north route. Here we are going into VIA rail, we are dropping routes, you are going to be competing with a bus industry. Is your involvement in VIA rail something that the government is forcing on you? Do you have to go along with it? Could you give me an explanation of what your involvement is in this?

Mr. Bandeen: I do not know how to answer that question, are we forced to go along with it? We are encouraging a rationalization of the rail passenger service in Canada, and the method that the government has adopted and which we are in agreement with is the establishment of one corporation to run the majority of the rail passenger services in the country. They have also indicated a willingness to support this 100 per cent when it is rationalized. I believe these changes that the CTC is recommending, and there are some major ones, I understand, on the transcontinental, which hopefully will be out in the not-too-distant future, I have no idea on the date, but I am hopeful that in the next few months they will come out with, I believe it is called, a preferred plan for the transcontinental, and if we are going to try to make this meet the operating costs, there are going to be changes and they will have to try to reflect what the demand is and what the need is to the public. You have to remember that Mr. Martin is head of CSL, but he also owns something called the Voyageur Colonial Limited,

[*Translation*]

comprends toujours pas pourquoi vous n'avez pas choisi le nord-ouest de Winnipeg. En tout état de cause, je répète que je n'ai pas d'objection à ce que vous construisiez un centre de trafic rail-route à Winnipeg, mais je préférerais que ce soit au nord-ouest.

Il ne reste que très peu de temps. Je voudrais aborder le projet VIA présenté par le gouvernement. Il en a été question avec le ministre des Transports le 15 mars et j'ai porté au compte rendu, à cette occasion, certaines déclarations de M. Paul Martin, président de la Canadian Steamship Lines, concernant ce projet:

> Décider de donner le feu vert à VIA Rail pourrait signifier un nouvel éléphant blanc du type de Mirabel pour les contribuables canadiens . . .
>
> L'intention du gouvernement de concentrer les services de VIA Rail dans le corridor Québec-Ontario est une attaque directe menée contre les autobus, puisque c'est le long de cet axe que le transport par autobus est le plus efficace et le plus fréquenté par les passagers.

Le témoin a ajouté:

> Quant à la décision du gouvernement d'instituer un service amélioré dans ce que l'on appelle communément le corridor Québec-Windsor, je ne pense pas que nous ayons été consultés directement. Je crois que c'est une décision du gouvernement, tout comme celle de l'établissement de VIA Rail.

C'était M. Benson, le président de la Commission canadienne des transports, qui faisait cette observation.

Il a été annoncé la semaine dernière que la Commission canadienne des transports permettait au CN et au CP d'abandonner cinq services de voyageurs, dont quatre dans l'Ouest du Canada, y compris une partie de la ligne nord entre Winnipeg et Thunder Bay. Il y aura maintenant VIA Rail. Il y aura des lignes qui seront abandonnées. La concurrence sera forte de la part des sociétés d'autobus. Le gouvernement vous force-t-il à participer à VIA Rail? Avez-vous le choix? Pouvez-vous m'expliquer au juste quel est votre rôle?

M. Bandeen: Je ne sais pas comment répondre à votre question quant à savoir si nous sommes forcés de jouer un rôle. Nous essayons de susciter une rationalisation du service—voyageurs par chemin de fer au Canada. Le moyen qu'a choisi le gouvernement avec notre accord a été la création d'une société qui dirige la plupart des services-voyageurs par chemin de fer au pays. Le gouvernement, par ailleurs, a fait part de son intention de financer à 100 p. 100 ce service, une fois rationalisé. Ces changements que la Commission canadienne des transports recommande . . . il y en a de très importants, pour ce qui est du service transcontinental, entre autres, j'espère qu'ils surviendront avant longtemps,—je n'ai aucune idée de la date,—j'espère que ce sera d'ici quelques mois qu'il sera possible d'avoir ce que l'on appelle un plan préférentiel pour le service transcontinental . . . s'il faut recouvrer au moins les coûts de l'exploitation, il faudra des changements et il faudra que ces changements reflètent la demande et le besoin du public. Il ne faut pas perdre de vue que si M. Martin est

[*Texte*]

I believe, or his company does so his interest should be known if it is . . .

Mr. McKenzie: Right on!

An hon. Member: Right on!

Mr. McKenzie: Take them off the bus and the Air Canada to get on the train.

Mr. Bandeen: I have answered your question, I do not want to use up your time.

Mr. McKenzie: What interests me is where are you going to get all these passengers to travel VIA rail? You are going to start competing with bus lines and Air Canada.

An hon. Member: This will absorb their losses, Dan.

Mr. Bandeen: I think what you have to realize is that I believe Air Canada has made statements to the effect that they lose money on short hauls like Montreal-Toronto, and if they do—I am not an airline person and I do not know they have done it—and it is more economical to move them by rail, which I am led to believe it is, and less difficult for the environment, then I think perhaps it should be done. This goes back to an earlier statement in which I said, let us define what you want VIA Canada to do, and that is very vital, and then decide how you are going to finance it. We have the people in this country who can run as good passenger trains as any country in the world, but let us decide what we want and how we are going to do it.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Roy.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, je voudrais d'abord féliciter M. Bandeen pour sa nomination au poste de président directeur général de VIA Rail ainsi que notre ami Frank Roberts pour le poste de président du conseil d'administration.

Je ne suis entièrement pas d'accord, monsieur le président, avec l'honorable député qui vient de me précéder, compte tenu de la référence faite à M. Martin qui, dans le but de protéger ses propres intérêts, a fait la déclaration que l'on sait. Et je pense, monsieur le président, . . .

Mr. McKenzie: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKenzie, on a point of order.

Mr. McKenzie: I would like the gentlemen here to say that I am protecting my own interests. Would he . . .

Mr. Roy (Laval): Not your own interests, I mentioned Mr. Martin's interests, not yours.

An hon. Member: He mentioned Paul Martin's interests.

The Chairman: Okay, Mr. Roy.

Mr. McKenzie: As long as that is clear.

Mr. Roy (Laval): I am sorry, but I did not mention your name . . .

Mr. McKenzie: You said that hon. member.

Mr. Roy (Laval): All right, okay.

Mr. McKenzie: A translation problem.

[*Traduction*]

président de la CSL, il possède également Voyageur Colonial Limited ou, si vous voulez, sa société, de sorte qu'il a un intérêt . . .

M. McKenzie: Tout à fait à propos!

Une voix: Très bien!

M. McKenzie: Enlevez des clients aux autobus et à Air Canada.

M. Bandeen: J'ai déjà répondu à votre question. Je ne veux pas prendre plus de temps qu'il n'en faut.

M. McKenzie: Je me demande bien où vous allez trouver tous ces voyageurs qui vont utiliser VIA Rail. Vous allez devoir faire concurrence aux autobus et à Air Canada.

Une voix: Ils pourront ainsi éponger leur déficit.

M. Bandeen: Vous devez savoir, je pense que Air Canada l'a admis, qu'il y a des pertes sur les courtes distances comme Montréal-Toronto. Je ne représente pas une compagnie aérienne. Je ne sais pas ce qui a été fait. Cependant, s'il est plus économique, et s'il est moins dommageable pour l'environnement, de voyager par chemin de fer, je ne vois pas pourquoi on ne procéderait pas de cette façon. Je crois d'ailleurs avoir déjà dit, d'abord, il fallait définir le rôle de VIA Canada, c'est très important, puis décider du mode de financement. Nous avons des gens au pays qui peuvent assurer un service-voyageurs par chemin de fer aussi bon que n'importe où ailleurs dans le monde. Il nous faut cependant nous faire une idée sur ce que nous voulons.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Roy.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, first I would like to congratulate Mr. Bandeen on his appointment as President and Chief Executive Officer of VIA-Rail and also Frank Roberts for his nomination as President of the Board of Directors.

I must say, Mr. Chairman, that I disagree entirely with the honourable member who just spoke and who alluded to statements by Mr. Martin who, of course, has to protect his own interest. I think, Mr. Chairman . . .

M. McKenzie: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Je voudrais bien que l'honorable député répète que je protège mes propres intérêts. Ose-t-il affirmer . . .

M. Roy (Laval): Pas vos intérêts, les intérêts de M. Martin.

Une voix: Il parlait des intérêts de M. Paul Martin.

Le président: Très bien, monsieur Roy.

M. McKenzie: Je voulais que ce soit parfaitement clair.

M. Roy (Laval): Je n'ai pas mentionné votre nom . . .

M. McKenzie: Vous avez dit: «l'honorable député».

M. Roy (Laval): Très bien.

M. McKenzie: C'est un problème de traduction.

[*Text*]

M. Roy (Laval): Monsieur le président, je pense que cette initiative du gouvernement est excellente et contribuera à ajouter plus de 1,000 passagers au Canadien National; et je pense aussi que cette régionalisation-là va contribuer à améliorer le service aux passagers, en évitant les doubles services, et les doubles voies que parfois le C.N. et le C.P. avaient vers des stations communes. Je pense que, si nous évitons ces dédoublements, nous réaliserons un meilleur investissement de l'argent des Canadiens qui doivent combler le déficit du transport des passagers. Monsieur le président, ma question porte sur le volume manipulé entre le port de Halifax . . . from Halifax to somewhere and from somewhere to Halifax. I would like to get the tonnage on the—I have not the figure of this, here, but as you did mention, we will receive the Annual Report soon. But could we get the figure, not at this moment, but I would appreciate it if I could receive the volume of the tonnage for the Port of Halifax, from the port and to the port.

Mr. Bandeen: All tonnage from . . .

• 2205

Mr. Roy (Laval): Yes for the last two years . . .

Mr. Bandeen: To the City of Halifax or to the Port?

Mr. Roy (Laval): Yes from the port and to the port.

Mr. Latimer: As for export and import, not domestic traffic?

Mr. Roy (Laval): And domestic traffic too.

Mr. Forrestall: Incidentally, it is called the Port of Halifax and Dartmouth for the Parliamentary Secretary . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Forrestall, you will have your chance. You are next on the list so you will have your chance and do all the questioning and talking you like. Mr. Roy.

Mr. Roy (Laval): That is my first question, Mr. Chairman. I do not presume we will get an answer tonight.

The Chairman: No.

Mr. Roy (Laval): The second question is: is the CN interested in the business of the container and, if so, do you intend to promote or to develop this business? I think, if it is the case, it might be a good thing to complete the freight-transportation services.

Mr. Bandeen: We are very interested in containers, and the movement of containers and, I think, in the import-export container business we carry the lion's share of them. As you know, we move the traffic from Halifax. We move it from Montreal, essentially, both CAST and Manchester Liners from Montreal, and all of the ones from Halifax.

Mr. Roy (Laval): Is the CN a shareholder of the CAST North America Limited?

Mr. Bandeen: Yes, we are an 18-per-cent shareholder of CAST—well, it is called Euro-Canadian and InterCAST. There are two companies.

[*Translation*]

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, I think this is an excellent initiative on the part of the government which will help bring more than 1,000 additional passengers to the CN. This rationalisation will surely improve the passenger service by avoiding duplication where the CN and the CP each had lines leading to common stations previously. I think that if we avoid duplication we will achieve a better investment of the money of Canadians who have to compensate for the passengers transportation deficit. Mr. Chairman, my question is related to the volume handled between the Halifax harbour . . . Depuis Halifax et vers Halifax. J'aimerais savoir quel est le tonnage de—je n'ai pas les chiffres ici, mais comme comme vous l'avez dit tout à l'heure, nous recevrons bientôt le rapport annuel. Mais pourrions-nous avoir les chiffres, pas nécessairement tout de suite, mais j'aimerais savoir quel est le tonnage manipulé au port d'Halifax, c'est-à-dire depuis le port et vers celui-ci.

M. Bandeen: Tout le tonnage depuis . . .

M. Roy (Laval): Oui, pour les deux dernières années . . .

M. Bandeen: . . . Vous voulez dire à destination de la ville de Halifax ou du port?

M. Roy (Laval): Oui, depuis le port et à destination du port.

M. Latimer: Vous voulez parler des exportations et des importations et non pas du commerce intérieur?

M. Roy (Laval): Le commerce intérieur également.

M. Forrestall: Soit dit en passant, pour la gouverne du secrétaire parlementaire, ce port s'appelle le port de Halifax et de Dartmouth . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Forrestall, vous aurez l'occasion de parler tout à l'heure. Vous êtes le suivant sur la liste et vous aurez donc l'occasion de poser toutes les questions et de faire toutes les observations que vous voudrez. Monsieur Roy.

M. Roy (Laval): C'était ma première question, monsieur le président. Je n'ai pas l'impression qu'on me répondra ce soir.

Le président: Non.

M. Roy (Laval): Ma deuxième question est la suivante: le CN s'intéresse-t-il à la question des containers et, dans l'affirmative, prévoyez-vous promouvoir ou agrandir ce commerce? Dans l'affirmative, ce serait peut-être une bonne idée de compléter les services de fret.

M. Bandeen: Nous nous intéressons beaucoup aux containers et à leur transport, et pour ce qui est de containers d'importation-exportation, je pense que nous avons la part du lion. Comme vous le savez, le transport se fait depuis Halifax. Nous transportons également ceux des bateaux de Cast et de Manchester depuis Montréal, et tous ceux d'Halifax.

M. Roy (Laval)): Le CN est-il actionnaire de la Cast North America Limited?

M. Bandeen: Oui, nous détenons 18 p. 100 des actions de Cast—il s'agit en fait de deux sociétés qui s'appellent Euro-Canadien et Intercast.

[*Texte*]

Mr. Roy (Laval): Yes. Another question and that is going to be the last question, Mr. Chairman. It is concerning the commuter-train services between Moncton and Montreal. Last year I think the CN—I do not have the figures, here, but the Budget was going up and so on and so forth and you intend to increase the fare and decrease the services from Two Mountains to Montreal. Did you have any further development from the Quebec government or the provincial government's intentions to improve, or to take a share of the responsibilities of the share of the cost of this deficit?

Mr. Bandeen: Yes, we had discussions with the provincial government and perhaps Mr. Latimer could give you an answer as to exactly where that stands now.

Mr. Roy (Laval): Thank you.

Mr. Bandeen: Yes, Mr. Roy, you are quite right, we announced to the federal government and to the provincial government and the affected municipalities, a three-year plan which said that, if we did not get relief on our growing losses, alternately, we would, raise fares and reduce service through three years so that we would be at a minimum position when the new subway line through to Cartierville was opened and the new auto routes, that compete with our line, were opened. We did implement the 1976-part of the plan, a major fare increase and a major service reduction. We were going to implement the next phase of it, in October of 1976, and the federal Minister of Transport asked us to delay for six months while the matter was studied further. Then the new government arrived in Quebec and we thought it would be only reasonable to let them at least become acquainted with the matter so we did postpone that fare increase and service reduction in the spring of this year. As matters now stand, the Deputy Minister in Quebec has appointed Mr. André Gravelle, of Montmagny, to initiate negotiations with us. We do not know where they will lead. If they do not lead anywhere we intend to raise our fare 10 per ent, on July 1, and 15 per cent more, in the fall, and to take an appropriate service reduction, also, in the fall. But we very much hope that negotiations will be successful in the interim and that this will not be necessary.

Mr. Roy (Laval): On behalf of the daily passengers I would like to thank Mr. Bandeen for the decision to postpone this increase of tariff and reduction is services, because they were in a situation that was very complicated for them. I do hope the provincial government will find a solution to this situation, because I think it is clearly up to them now to make the move. It might be that if we give some explanation on this situation and GO transit in Toronto, it might be one element in a solution for solving this kind of problem. Do you think it could be a solution to operate as they do in Toronto?

• 2210

Mr. Latimer: The fact that in the Toronto Metropolitan area the rail-commuter services are funded by the GO organization as to both extra capital and operating costs is a very

[*Traduction*]

M. Roy (Laval): Oui. J'ai une dernière question à poser, monsieur le président. Elle a trait aux services de trains de voyageurs entre Deux-Montagnes et Montréal. Je n'ai pas les chiffres avec moi, mais je pense que l'an dernier le budget a augmenté et le CN avait l'intention d'augmenter le tarif et de diminuer le service entre Deux-Montagnes et Montréal. Y a-t-il du nouveau du côté du gouvernement du Québec en vue d'améliorer ou de prendre une part des responsabilités quant au partage des coûts relativement à ce déficit?

M. Bandeen: Oui, nous avons eu des discussions avec le gouvernement provincial et peut-être que M. Latimer pourrait vous dire exactement où en est la situation.

M. Roy (Laval): Je vous remercie.

M. Bandeen: En effet, monsieur Roy, vous avez tout à fait raison. Nous avons annoncé au gouvernement fédéral, ainsi qu'au gouvernement provincial et aux municipalités concernées, un plan de trois ans suivant lequel, si on ne nous aide pas à assumer nos pertes toujours croissantes, il nous faudra augmenter les tarifs et diminuer le service pendant cette période afin d'être dans une position minimum lors de l'ouverture de la nouvelle ligne du métro à Cartierville et des nouvelles autoroutes qui font concurrence à notre service. Nous avons appliqué la partie du plan portant sur 1976, c'est-à-dire une augmentation majeure des tarifs, ainsi qu'une diminution importante du service. Nous devions en appliquer la phase suivante en octobre 1976, et le ministre fédéral des Transports nous a demandé de retarder l'application de six mois pendant qu'il étudierait la question davantage. Puis le nouveau gouvernement a été élu au Québec et nous avons cru qu'il serait raisonnable de le laisser se familiariser avec la question et nous avons donc retardé l'augmentation des tarifs et la diminution des services prévus pour le printemps de cette année. A l'heure actuelle, le sous-minitre québécois a nommé M. André Gravelle, de Montmagny, qui doit entreprendre les négociations avec nous. Nous ne savons pas où elles mèneront. Si elles ne mènent nulle part, nous avons l'intention d'augmenter notre tarif de 10 p. 100, le 1er juillet, et de 15 p. 100, à l'automne, et de faire les réductions qui s'imposent dans le service, à l'automne. Mais nous espérons que les négociations réussiront d'ici là et que ces mesures ne seront pas nécessaires.

M. Roy (Laval): Au nom des usagers quotidiens, j'aimerais remercier M. Bandeen d'avoir décidé de retarder cette augmentation des tarifs et la réduction des services, car la situation est très compliquée pour eux. J'espère que le gouvernement provincial trouvera la solution à ce problème, car il est clair que c'est à lui d'agir. Si nous réglons cette situation, ainsi que celles des transports à Toronto, cela nous aidera peut-être à régler ce genre de problème à l'avenir. Pensez-vous que le système torontois pourrait être la solution à notre problème?

M. Latimer: Le fait que le service de trains de banlieue du grand Toronto soit financé par l'organisation GO, qui lui accorde des capitaux supplémentaires et l'aide également au

[*Text*]

desirable circumstance from the railways' point of view, and we would hope that some such solution took place in Montreal.

M. Roy (Laval): Is the debt paid by the provincial government or by the municipality?

Mr. Bandeen: By the provincial government.

Mr. Roy (Laal): Do you have any idea of the annual debt for the services?

Mr. Latimer: I would prefer to bring it back to you on Thursday.

Mr. Roy (Laval): I would appreciate that.

Mr. Latimer: I do not have it with me, but I would prefer to bring it back to you.

Mr. Roy (Laval): Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if Dr. Bandeen could tell us a little bit more about the philosophy of Canadian national on transferring profitable organizations to quasi-public vehicles so that they can assume the debt and put Dr. Bandeen and entourage in a much more favourable position. I am desperately concerned about this transfer of losses. Can he tell us philosophically how VIA in fact can make money when Canadian National could not?

Mr. Bandeen: I am sorry, I am not sure I totally understand the thrust of your question.

Mr. Forrestall: Can you tell me how you sucked Canadian Pacific into this deal? For example, where are you going to run in the Atlantic provinces the once-a-day—No, no, it was not even that refined. Where are you going to run the regular passenger service from Halifax to Montreal or from Saint John to Montreal? Are you going to run it up the eastern part of New Brunswick or up the western part through Maine? How are you going to run it?

Mr. Bandeen: This is a decision the CTC will have to make.

Mr. Forrestall: It is a decision the Minister of Transport has to make, is it not, given the light of Bill C-33?

Mr. Bandeen: Even without that, I think our understanding is that any services which VIA will run in the future, the contracts with the ralways, have to be approved by the Ministry of Transport.

Mr. Forrestall: It has to be approved by the Minister. There is no question about that. You are just shuffling off debt to another Crown corporation.

I hope you see what you are going to do, because God knows nobody else in Canada does. You are shuffling around debt. You wrote off $800 million and the people in Halifax-Dartmouth, the Atlantic area, accepted that within two months of accepting a write-off of another $800 million on the Seaway. What are you going to do for us?

[*Translation*]

niveau des coûts d'exploitation, est évidemment très souhaitable du point de vue des chemins de fer, et nous espérons qu'une telle solution pourra s'appliquer également à Montréal.

M. Roy (Laval): Est-ce que le gouvernement provincial ou la municipalité qui rembourse la dette?

M. Bandeen: C'est le gouvernement provincial.

M. Roy (Laval): Avez-vous une idée de la dette annuelle des services?

M. Latimer: Je préférerais vous en faire part jeudi.

M. Roy (Laval): Je vous en saurais fort gré.

M. Latimer: Je ne l'ai pas avec moi, mais je pourrais vous fournir ce renseignement plus tard.

M. Roy (Laval): Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Roy. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me demande si M. Bandeen pourrait nous en dire un peu plus au sujet de la philosophie du Canadien National sur le transfert des organisations à but lucratif à des véhicules quasi publics, afin qu'ils puissent éponger la dette et mettre M. Bandeen et son entourage dans une position plus favorable. Ce transfert des pertes me préoccupe beaucoup. Peut-il nous dire comment VIA peut en fait faire des bénéfices, alors que le Canadien National en est incapable?

M. Bandeen: Je suis désolé, mais je ne suis pas certain d'avoir compris votre question.

M. Forrestall: Pouvez-vous me dire comment vous avez réussi à amener le Canadien Pacifique à prendre cette décision? Par exemple, par où passera le service quotidien dans les provinces de l'Atlantique—non, en fait, ce n'était pas aussi raffiné que cela. Par où passera le service-voyageurs régulier de Halifax à Montréal, ou de Saint-Jean à Montréal? Traversera-t-il la partie est du Nouveau-Brunswick ou alors la partie ouest du Maine? Comment cela fonctionnera-t-il au juste?

M. Bandeen: La décision relève de la Commission canadienne des transports.

M. Forrestall: Ne relève-t-elle pas plutôt du ministre des Transports, étant donné le Bill C-33?

M. Bandeen: Même sans cela, tout service dépendant de VIA à l'avenir, dans le cadre des contrats conclus avec les chemins de fer, devra être approuvé par le ministère des Transports.

M. Forrestall: Le ministre doit l'approuver. Cela ne fait aucun doute. Vous ne faites que transférer la dette à une société de la Couronne.

J'espère que vous savez ce que vous faites, car Dieu sait que personne d'autre au Canada ne le sait. Vous ne faites que transférer la dette. Vous avez amorti une dette de 800 millions et les habitants d'Halifax-Dartmouth, dans la région de l'Atlantique, ont accepté cela deux mois avant d'accepter l'amortissement d'un autre 800 millions relativement à la Voie maritime. Qu'allez-vous faire pour nous?

[*Texte*]

It is a rhetorical question, Mr. Chairman.

Mr. Bandeen: Well, I hope that we serve . . .

Mr. Forrestall: I am not interested in getting it; I am just trying to register my absolute wonderment about the fantasy that is going on now. You are changing chairs on the *Titanic* when it is sinking.

I am sorry, Dr. Bandeen. I had some more very pertinent things.

Mr. Bandeen: Was that a question? I will answer it.

Mr. Forestall: You are of course entitled to answer it.

Mr. Bandeen: No, no. Go ahead.

• 2215

Mr. Forrestall: I wanted to get into CAST. I wanted to come back to the questions of Marcel Roy, the Parliamentary Secretary, who has left. I wanted to come back to his questions with regard to CAST.

I have a question that I placed on the Order Paper two days before St. Patrick's Day, and one that I placed two or three days after St. Patrick's Day—no significance intended. I wonder, with respect to CAST how many board of directors' meetings and other meetings pertaining to the business affairs of the CAST group of companies were attended, Mr. Chairman, by Dr. Bandeen, since CN invested in the CAST group?

Where were these meetings held, what company or companies paid for the travel expenses of what I understand to be yourself, Dr. Bandeen, the nominal shareholder or the representative on the Board of Directors, and how many days of your time were taken up on each occasion.

I want to know what specific direct or indirect benefits have accrued to Canadian National from its investment in the CAST group of companies. I would like to know under what conditions CN's capital invested in the Cast group of companies can in fact, in law, be withdrawn. How can you get out from under that commitment? I would like to know whether you have made any money, whether or not the now virtual monopoly you have over the movement of containers in Eastern Canada encourages you to continue in this type of investment, particularly this type of offshore investment. I would like to know, for example, what the dollars were that were paid by the Cast group of companies to CN for, if you will, your total rail service to them. I would like to know the degree to which there has been any, if any, intermodal transfer of losses or profits from one to the other.

In other words, I am deeply, concerned about your involvement with Cast. I am concerned, and I know we have tested this before, about whether or not you now feel, for example, that this is part of your philosophy of divesting yourself of losing interests and involving in profitable interests. Particularly I am interested in it because your profits are offshore. You have the capacity now to interchange or to reduce, if you will, rates on one system of the mode to accommodate another mode, and so on and so forth. I ask these questions not because

[*Traduction*]

C'est une question purement rhétorique, monsieur le président.

M. Bandeen: Bien, j'espère que nous desservons . . .

M. Forrestall: La réponse ne m'intéresse pas; j'essaie simplement de vous faire part de mon étonnement devant cette situation tout à fait fantastique. Vous êtes en train de renouveler l'ameublement du Titanic pendant qu'il sombre.

Je m'excuse, monsieur Bandeen. J'avais certaines questions beaucoup plus pertinentes.

M. Bandeen: Était-ce là une question? Je peux vous répondre.

M. Forrestall: Vous avez le droit de le faire.

M. Bandeen: Non, non. Allez-y.

M. Forrestall: Je voulais parler de la société Cast. Je voulais revenir aux questions qu'a posées Marcel Roy, le secrétaire parlementaire qui vient de partir. Je voulais revenir aux questions qu'il a posées au sujet de Cast.

J'ai une question que j'ai inscrite au feuilleton deux jours avant la Saint-Patrice, et une autre que j'ai posée deux ou trois jours après la Saint-Patrice—quoique cela n'a rien à voir. En ce qui concerne la société Cast, j'aimerais savoir à combien de réunions du conseil l'administration et d'autres réunions concernant les affaires du groupe des sociétés Cast M. Bandeen a assisté, depuis que le CN a investi dans ce groupe?

Où ces réunions ont-elles eu lieu, quelles sociétés ont défrayé vos dépenses de voyage, monsieur Bandeen, à titre d'actionnaire nominal ou de représentant au conseil d'administration, et combien de jours y avez-vous consacrés à chaque occasion?

Je veux savoir quels bénéfices directs ou indirects précis le Canadien National a tirés de ces investissements dans le groupe des sociétés Cast. J'aimerais savoir dans quelles circonstances le capital du CN investi dans le groupe des sociétés Cast peut, en fait, en vertu de la loi, être retiré. Comment pouvez-vous vous soustraire à cet engagement? J'aimerais savoir si vous avez fait des bénéfices, si votre monopole, pour ainsi dire, du transport des conteneurs dans l'Est du Canada vous encourage à poursuivre ce genre d'investissement, et notamment ce genre d'investissement au large des côtes. J'aimerais savoir, par exemple, quelles sommes le groupe des sociétés Cast a versées au CN, si vous voulez, pour l'ensemble de votre service ferroviaire. J'aimerais savoir dans quelle mesure, s'il y a lieu, on a transféré les déficits ou les bénéfices d'un mode de transport à l'autre.

Autrement dit, le rôle que vous jouez au sein du groupe Cast me préoccupe beaucoup. Je sais qu'on vous a déjà demandé si, suivant votre philosophie, vous cherchez à vous débarrasser de vos intérêts déficitaires et d'en prendre d'autres plus profitables. Je m'y intéresse notamment, car vous tirez vos bénéfices au large de nos côtes. Vous êtes présentement en mesure d'interchanger ou de diminuer, si vous voulez, les tarifs d'un mode de transport pour en accommoder un autre, et ainsi de suite. Je ne vous pose pas ces questions en prétendant être un

[*Text*]

I have any pretended expertise in them at all, but specifically because they are questions that come to me in my daily mail from time to time.

The Chairman: Mr. Forrestall, you have asked a large number of questions. Are you going to wait until they are answered on the Order Paper, or are you asking Dr. Bandeen to answer the questions now?

Mr. Forrestall: I am asking Dr. Bandeen whether he has any general comment to make, and whether or not he is prepared to bring back some answers to our next meeting.

Mr. Bandeen: These have all been on the Order Paper, I presume, as you said at the beginning, and we would normally be supplying the questions to the Minister to respond in the House.

Mr. Forrestall: Sure.

Mr. Bandeen: I do not know what the protocol on that is.

Mr. Forrestall: Protocol be damned, Dr. Bandeen. Protocol is that the questions have been asked.

The Chairman: I think we have to be fair. There has been a large number of questions.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I do not expect detailed answers now, but I have read the questions into the Order Paper. I will read the other one then, and use up my 10 minutes. Can I ask it Mr. Chairman? Then I will get the answer whenever Dr. Bandeen and his group are quite prepared to answer them. I am prepared to wait for them. I have been waiting for years for answers to questions. I am quite accustomed to that.

Did the Board of Directors of the Cast group approve the move of that group's operations in whole or in part from the Port of Montreal to the Port of Halifax. If so, did Dr. Bandeen concur in this decision, or was he consulted? What were his reasons for doing so, if he was consulted and did concur?

I want to know what the relationship is between Cast, Canadian National Railways and the privation of the Port of Montreal, and I come from the Port of Halifax, Dartmouth, which I think is a much more efficient port. It is much more capable of handling certain types of traffic, but on the other hand, not necessarily the type of traffic that Cast is offering to the Port of Halifax. I want to know whether Canadian National in any way consciously were consulted with respect to this decision and, if they were, did they concur in it? And, if so, for what reasons?

The Chairman: Would it be agreeable to you, Mr. Forrestall, if the President agreed to have a look at our proceedings once they are issued and send to you any comments he would like to make on the question?

• 2220

Mr. Forrestall: All he has to do is look at the Order Paper because the question has been on the Order Paper for some time.

[*Translation*]

expert en la matière, mais parce que ce sont le genre de question qu'on me pose dans des lettres de temps en temps.

Le président: Monsieur Forrestall, vous avez posé plusieurs questions. Voulez-vous attendre qu'on y réponde au feuilleton ou préférez-vous que M. Bandeen vous réponde dès maintenant?

M. Forrestall: J'aimerais savoir si M. Bandeen a des observations générales à faire et s'il est prêt à me fournir des réponses lors de notre prochaine rencontre.

M. Bandeen: Comme vous l'avez dit au début, j'imagine que toutes ces questions sont inscrites au feuilleton et, habituellement, ce sont nous qui fournissons les réponses au ministre, qui y répond en Chambre.

M. Forrestall: Bon.

M. Bandeen: Je ne sais pas quel est le protocole à suivre à cet égard.

M. Forrestall: Au diable le protocole, monsieur Bandeen. Le protocole est que j'ai posé des questions.

Le président: Je pense qu'il faut être juste. Vous avez posé beaucoup de questions.

M. Forrestall: Monsieur le président, je ne m'attends pas à ce que l'on me donne des réponses détaillées dès maintenant, mais ces questions sont inscrites au feuilleton. Je poserai donc mon autre question pour me prévaloir de mes dix minutes. Puis-je la poser, monsieur le président? J'attendrai ensuite que M. Bandeen, et son groupe, me réponde lorsqu'il sera prêt à le faire. Je suis prêt à attendre. J'attends les réponses à ces questions depuis des années. J'y suis habitué.

Est-ce que le conseil d'administration du groupe Cast a autorisé le transfert intégral ou partiel de ses opérations depuis le port de Montréal au port d'Halifax. Dans l'affirmative, M. Bandeen a-t-il pris part à cette décision ou l'a-t-on consulté à cet égarad? Si on l'a consulté et qu'il a approuvé ce transfert, quelles étaient ses raisons de le faire?

J'aimerais savoir quel rapport existe entre la société Cast, le Canadien National et le départ du port de Montréal. Je viens moi-même du port de Halifax-Dartmouth qui est, je pense, beaucoup plus efficace. Il est mieux en mesure d'accommoder certains types de transports, mais d'autre part, ce n'est pas nécessairement le type de transport que Cast lui offre. Je veux savoir si le Canadien National a été consulté directement relativement à cette décision et, dans l'affirmative, s'il a accepté? Et dans l'affirmative toujours, pour quelles raisons?

Le président: Seriez-vous d'accord, monsieur Forrestall, pour que le président examine le compte rendu lorsqu'il sera publié et qu'il vous fasse parvenir ses observations au sujet de votre question?

M. Forrestall: Il n'a qu'à jeter un coup d'œil au feuilleton, car mes questions y sont inscrites depuis pas mal de temps.

[*Texte*]

The Chairman: Would that be agreeable?

Mr. Bandeen: We will be answering him in any case.

Mr. Forrestall: Sure you will. I am aware of that, but I would a lot sooner have the answers here because it is important. Mr. Chairman, I have probably about one minute left. I know I am looking at one clock and you at another.

It is important that the orderly development of East Coast ports, and the mode of transportation involved with those ports, be done in the interests of Canada, not in the interests of Canadian National Railways who have espoused direction of diversement of non-profitable—Dr. Bandeen's statement to us earlier this evening is filled with them. We are absolutely aware of Canadian National's desire to contribute, if I can paraphrase, to the economy, not detract from it, but only at the expense of the creation of another entity or another autonomy which will be and continue to be a drain on the economy of Canada.

I just want to know the degree to which Canadian National acquiesces of concurs, if you will, or disagrees with the movement, for example, of CAST 20-foot containers into the Port of Halifax, which you know and I understand to be really a non-profitable operation for moving goods into central Canada. Take them up into the river. If there were a drop-off point for a 50 per cent load of containers going to the United States, drop them off at Saint John, New Brunswick, or Halifax and go on down to the United States. Do not spend the time steaming up the river. This question lingers in the mind of a lot of people.

It is not the way in which I would like to see, as a representative of the significant portion of the Port of Halifax and the Port of Dartmouth—it is not the way I would like to see it developed. It is wrong, and if you acquiesced in that, sir, I must censure you for it. it is wrong.

In the absence of any contradiction from you, public or from what I have heard even private, I can only presume that you agree. You are a substantial shareholder of CAST. These are not questions, Dr. Bandeen, these are comments. They are concerns that I quite legitimately have. I do not want the Port of Halifax built on a false basis. I would love to have the CAST business. It would restore my confidence in Canada, but not at the expense of the Port of Montreal because that is divisive, and I do not want to be divided from Quebec.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Turner will be the last questioner.

Mr. Turner: Dr. Bandeen, I would like to congratulate you on your appointment of Kieth Hunt, my old former boss in London, Ontario. He is a great guy and everybody loved him. He will do an excellent job where he is right now.

I would like to ask Dr. Bandeen, how did you come to Ottawa tonight? By train or by car? You are President of our railway. Did you come by car or by train?

[*Traduction*]

Le président: Êtes-vous d'accord?

M. Bandeen: Quoi qu'il en soit, nous lui répondrons.

M. Forrestall: Bien sûr. Je le sais, mais j'aimerais avoir les réponses ici, car c'est assez important. Monsieur le président, il me reste environ une minute. Je sais cependant qu'on ne regarde pas la même pendule.

Il importe que l'aménagement ordonné des ports de la côte est et des modes de transport reliés à ces ports soit fait dans l'intérêt du Canada et non pas dans ceux du Canadien National, qui a décidé de transférer ses intérêts non rentables—il en est d'ailleurs question à plusieurs reprises dans la déclaration que M. Bandeen a faite au début de la séance. Nous savons fort bien que le Canadien National désire participer, si je puis dire, à l'économie, et non pas s'en soustraire, mais uniquement aux dépens de la création d'une autre entité ou d'une autre autonomie qui puise et continuera de puiser dans l'économie du Canada.

Je veux simplement savoir dans quelle mesure le Canadien National est d'accord, si vous voulez, ou n'est pas d'accord avec le transport, par exemple, des conteneurs de 20 pieds de la société Cast, vers le port d'Halifax, ce qui représente, comme vous le savez, une opération non rentable qui concerne le transport des denrées vers le centre du Canada. Qu'on les transporte sur le fleuve. S'il doit y avoir un point de déchargement à l'intention de 50 p. 100 des conteneurs à destination des États-Unis, qu'on les décharge à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick ou à Halifax, puis qu'on passe par les États-Unis. Ne gaspillez pas votre temps en naviguant sur le fleuve. Bien des gens se posent cette question depuis longtemps.

En ma qualité de représentant d'une partie importante du port d'Halifax et du port de Dartmouth, ce n'est pas ainsi que j'aimerais qu'il soit aménagé. C'est la mauvaise façon de procéder, et si vous n'êtes pas d'accord avec moi, monsieur, je dois vous critiquer. C'est mal d'agir ainsi.

Puisque vous ne niez pas ces faits, ni publiquement, ni d'après ce que j'ai entendu en privé, je suppose que vous êtes d'accord avec cette décision. Vous détenez une quantité considérable des actions de la société Cast. Ce ne sont pas des questions que je vous pose, monsieur Bandeen, ce sont plutôt des observations. Ces questions me préoccupent beaucoup. Je ne veux pas que le port d'Halifax soit aménagé pour de fausses raisons. J'aimerais beaucoup obtenir la clientèle de la société Cast. Cela me redonnerait confiance en mon pays, mais non pas aux dépens du port de Montréal, car cela nous diviserait et je ne veux pas être séparé du Québec.

Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall. M. Turner sera le dernier interrogateur.

M. Turner: Monsieur Bandeen, je tiens à vous féliciter de la nomination de Kieth Hunt, qui était mon ancien patron à London, en Ontario. C'est un chic type et tout le monde l'aime. Il fera certainement de l'excellent travail.

J'aimerais demander à M. Bandeen comment il est venu à Ottawa ce soir? En train ou en auto? Vous êtes président de nos chemins de fer. Êtes-vous venu en auto ou par train?

[*Text*]

Mr. Bandeen: I drove up. We were ready to come by train, and indeed a number of our people did. But at the last minute we were under the impression that perhaps tonight's session was going to be cancelled, so we drove up at a later time.

Mr. Turner: In your opinion, do you not think that was a wrong decision?

Mr. Bandeen: As it turned out it was not cancelled and we had to be here at eight o'clock. It would have been better to come by train, yes.

Mr. Turner: Can you give me the rationale for the leasing of 110 CNR units to Con Rail in the United States of America?

Mr. Bandeen: We did that, yes, last week.

Mr. Tuner: Why?

Mr. Bandeen: Because we had a surplus number of units.

Mr. Turner: At the same time there was a shortage of units in southwestern Ontario.

• 2225

Mr. Bandeen: I do not believe there is a shortage of units in southwestern Ontario. We have a surplus of units on the system even now and more recently units to the Louisville and Nashville railway in the southern United States.

Mr. Turner: Did it cost the CNR $235,000 in three months for damage and theft to the 110 CNR units leased to Con Rail?

Mr. Bandeen: I cannot answer that question just off, we will certainly look it up.

Mr. Turner: What were the reasons for leasing the 50 units to L and N? At the same time these units were released to the United States of America, there were delays for up to 12 hours, crews waiting in southwestern Ontario for units.

Mr. Bandeen: I cannot answer that question. We will certainly look it up. My information is that we have lots of units still in storage, as well as the ones we have leased so I cannot understand why there was a shortage of power in southwestern Ontario.

Mr. Turner: You are aware that this is one of the reasons why the morale is down again in the CNR, because the crews are waiting around in the heavy going during the winter season waiting for engines.

Mr. Bandeen: No, I was not aware of that. We have had a surplus of units for a number of months.

Mr. Turner: Why am I getting calls all the time from the guys I work with? "Charlie, we are waiting 12 and 14 hours for units."

Mr. Bandeen: I will try to find out why.

Mr. Turner: What is the CNR going to do with the Hall Pension Report? Are you going to make a move on it, and when?

[*Translation*]

M. Bandeen: Je suis venu en voiture. Nous étions prêts à venir en train et, en fait, bon nombre d'entre nous sont venus en train. Mais à la dernière minute, nous avons eu l'impression que la séance de ce soir allait peut-être être annulée et nous sommes donc venus en voiture un peu plus tard.

M. Turner: D'après vous, n'avez-vous pas pris la mauvaise décision?

M. Bandeen: En fin de compte, la réunion n'a pas été annulée et nous devions être ici à 20 heures. Il aurait en effet été préférable de venir en train.

M. Turner: Pouvez-vous me dire pourquoi on a loué 110 locomotives du CN à la Société Con Rail des État-Unis?

M. Bandeen: Nous avons en effet fait cette transaction la semaine dernière.

M. Turner: Pourquoi?

M. Bandeen: Parce que nous avions un excédent de locomotives.

M. Turner: Oui, mais par ailleurs, il y avait une pénurie de locomotives dans le Sud-Ouest de l'Ontario.

M. Bandeen: Je ne crois pas qu'il y ait trop peu d'unités dans le sud-ouest de l'Ontario. En fait, même maintenant, nous en avons trop, notamment sur la ligne du Louisville and Nashville Railway dans le sud des États-Unis.

M. Turner: En a-t-il coûté au CN $235,000 en trois mois pour les dommages et vols qui sont survenus aux 110 unités du CN louées à Con Rail?

M. Bandeen: Je ne pourrais vous répondre à brûle-pourpoint, je pourrais cependant vous donner la réponse plus tard.

M. Turner: Pourquoi a-t-on loué les 50 unités au L and N Railway? Au moment où ces voitures ont été livrées à ce chemin de fer américain, nos équipes attendaient jusqu'à 12 heures dans le sud-ouest de l'Ontario d'avoir ces unités.

M. Bandeen: Je ne pourrais répondre à cette question maintenant, je vous fournirai la réponse par la suite. De nombreuses unités sont encore en entreposage, et c'est le cas pour les unités que nous avons louées, et c'est la raison pour laquelle je ne peux comprendre cette pénurie dans le sud-ouest de l'Ontario.

M. Turner: Vous comprendrez sans doute qu'il s'agit là d'une des raisons pour lesquelles le moral des employés du CN n'est pas très bon; les équipes attendent leurs locomotives pendant assez longtemps en plein hiver.

M. Bandeen: Je n'étais pas au courant de cette situation, car, en fait, il y a plusieurs mois que nous avons des surplus.

M. Turner: Pourquoi alors est-ce que les personnes avec qui je travaille m'appellent souvent en me disant qu'elles attendent de 12 à 14 heures avant de recevoir ces locomotives?

M. Bandeen: Je vais essayer d'en connaître la raison.

M. Turner: Quelle est l'intention du CN en ce qui concerne le Rapport Hall sur les pensions?

[*Texte*]

Mr. Forrestall: A good question.

Mr. Bandeen: You have all, undoubtedly, read the Hall Report. I have read it also.

Mr. Turner: In my opinion, it was a disaster.

Mr. Forrestall: Tell me the name of the corporation you are going to give that one to.

Mr. Bandeen: The Hall Report, I believe, ended up recommending several things be done, but it also said that changes in the pensions and changes in pensioners' conditions were very much part of bargaining in the future.

Mr. Turner: Why should they bargain? The unions had 50 years to bargain and never took any approach until the politicians took a hold of it. We had it before this Committee.

Mr. Bandeen: I believe the essence of the Hall Commission Report was that in the future the changes made in these should be part of the negotiations on an annual or bi-annual basis.

Mr. Turner: I oppose the negotiations and most of your employees across the Canadian National and CPR oppose to negotiate on this pension plan.

Mr. Forrestall: Right on.

Mr. Turner: It has been going on for 50 years. It is up to you, sir, to make a decision, and help these old timers that gave 50 years of their life for the Canadian National and the CPR. You should take a lead and do something to raise these pensions. The money is there, and if there is not enough tell the boys how much more money you want us to put in.

Mr. Bandeen: As you probably know, we have made changes for the people on pension over the last four or five years.

Mr. Turner: It is a drop in the bucket to what it costs to live today.

Mr. Bandeen: I think they have been significant changes. They are in line with what other corporations are doing. We understand the Hall Commission Report recommends that in the future even these changes be negotiated as part of the labour negotiations.

Mr. Turner: Have you met with the union representatives on this Hall Report?

Mr. Bandeen: On this particular subject?

Mr. Turner: Yes.

Mr. Bandeen: I have met with the General Chairman in the early part of March for the better part of two days and this was one of the very subjects that came up for discussions but it was only one.

Mr. Turner: When do you expect to see a move in the direction of an increase in the pensions for the retired employees? Can you put it down to three months, four months, six months?

[*Traduction*]

M. Forrestall: Une bonne question.

M. Bandeen: Je suppose que vous avez tous lu le Rapport Hall. Je l'ai lu également.

M. Turner: A mon avis, c'est un véritable désastre.

M. Forrestall: Dites-moi à qui vous allez essayer de refiler cela?

M. Bandeen: Le Rapport Hall recommandait différents changements, mais disait également que les changements en matière de retraite et de conditions de vie des retraités feraient à l'avenir partie intégrante de la négociation.

M. Turner: Pourquoi devrait-on négocier? Les syndicats ont eu 50 ans pendant lesquels ils pouvaient négocier, mais n'ont jamais rien fait avant que les hommes politiques ne s'en mêlent. Le Comité a étudié cette question.

M. Bandeen: Je crois que le principe de base du Rapport Hall était qu'à l'avenir tous les changements devraient faire partie de négociations annuelles et semestrielles.

M. Turner: Personnellement, je m'oppose à la négociation et la plupart des employés du CN et du CP s'opposent à la négociation de leur régime de pensions.

M. Forrestall: Exactement.

M. Turner: La situation se perpétue depuis 50 ans et c'est à vous, monsieur, de faire prendre une décision et d'aider ces anciens cheminots qui ont consacré 50 années de leur vie au Canadien National et au CP. Vous devriez faire quelque chose afin d'augmenter ces pensions, l'argent est là et, au cas où il n'y en aurait pas assez, vous pourriez dire aux employés combien d'argent vous voudriez que nous mettions dans la caisse.

M. Bandeen: Comme vous le savez sans doute, au cours des quatre ou cinq dernières années, nous avons fait des modifications au régime de pensions.

M. Turner: Cela ne représente rien par rapport à l'augmentation du côut de la vie à l'heure actuelle.

M. Bandeen: Je crois que ces changements ont été importants. Ils tiennent compte des changements dans les autres compagnies. Le Rapport Hall recommande qu'à l'avenir même ces changements soient négociés.

M. Turner: Avez-vous eu des réunions avec des représentants syndicaux au sujet du Rapport Hall?

M. Bandeen: A cet égard?

M. Turner: Oui.

M. Bandeen: J'ai rencontré le président général au début du mois de mars pendant presque deux jours et c'est là un des domaines qui a été discuté.

M. Turner: Quand vous attendez-vous à ce que l'on adopte une augmentation des pensions des employés retraités? Dans trois, quatre ou six mois?

[*Text*]

Mr. Bandeen: I do not know. You started off by asking me what our viewpoint of the Hall Commission was and what we were going to do to put it into effect. I think it says that they should be part of the negotiations, and the negotiations, as you know, start in October of this year.

Mr. Turner: Is it not possible that some General Chairman who wants to go up the union ranks will trade pension rights for dollars and cents? This is what the boys are afraid of.

Mr. Bandeen: That is possible.

Mr. Benjamin: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: Would Mr. Turner permit me a supplementary?

Mr. Turner: As long as you do not take if off my time.

The Chairman: On very quick supplementary.

Mr. Benjamin: It is on the very thing that Mr. Turner has raised regarding the pension plan. It was this Committee that held hearings on the pension plan and Mr. Turner was on it at that time and as a result of our report some changes and improvements were made in the plan. But both railway union officers and railway officers told us, and I remember when I was on the railroad, the same as Charlie, we were told by our union and our company employers that it was not a bargaining issue. Are you now saying to us that your company is prepared to have the whole pension plan as a bargaining issue on the table.

Mr. Bandeen: I think it has been for some time. The last time that the major changes were made in it they were negotiated on the table. We were talking more specifically, in answer to Mr. Turner, on the whole report, and I believe he says that very clearly in his report.

The Chairman: Mr. Turner.

• 2230

Mr. Turner: How do you cost the operations of the passenger trains? How much of the freight services, the operation of freight, are you charging off against passenger trains? The reason I am asking this question is that the only thing it can cost for a passenger train is the crew plus the servicing of the units. Where do you get your cost, that it costs so much money to operate a passenger train? The dispatchers are there regardless of whether the passenger trains run or not.

Mr. Bandeen: Railway costing is a particularly complicated subject and one on which both major Canadian railways have spent a lot of time and effort and on which the CTC has. With a lot of advice from outside and public hearings over a period from I guess about 1958 and still ongoing, we have come up with a procedure for costing passenger trains and freight trains

[*Translation*]

M. Bandeen: Je ne sais pas. Vous avez commencé en me demandant quel était notre avis sur la Commission Hall et ce que nous voulions faire pour appliquer ses recommandations. Selon le rapport de la Commission, tout ceci devrait faire partie des négociations qui, comme vous le savez, commenceront en octobre de cette année.

M. Turner: Ne serait-il pas possible d'imaginer qu'un président général ambitieux échangera les droits en matière de pension contre des avantages monétaires? C'est ce dont le personnel a peur.

M. Bandeen: C'est possible.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Benjamin invoque le Règlement.

M. Benjamin: M. Turner me permettrait-il de poser une question complémentaire?

M. Turner: Pourvu que cela ne soit pas retiré de mon temps de parole.

Le président: Vous avez droit à une très brève question complémentaire.

M. Benjamin: Je voulais poser une question qui fait suite à celle de M. Turner sur les régimes de pensions. Notre Comité a tenu des audiences sur les régimes de pensions et M. Turner faisait partie du Comité à l'époque. A la suite de la présentation de notre rapport, on a apporté certaines modifications et certaines améliorations au régime. Cependant, à la fois les représentants syndicaux des chemins de fer et les employés du chemin de fer nous ont dit,—et je m'en souviens lorsque j'étais comme Charlie aux chemins de fer—que cette question ne devait pas être négociée. Vous voulez dire alors que votre compagnie est prête à débattre toute cette question du régime de pensions parmi les autres questions négociées.

M. Bandeen: C'est le cas depuis quelque temps. Les derniers changements au régime des pensions ont été négociés à la table de négociation. Nous parlions plus précisément, en réponse à M. Turner, du Rapport Hall et je crois que c'est ce que recommande ce rapport.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Comment établissez-vous les frais d'exploitation des trains de voyageurs? Jusqu'à quel point le service de transport des marchandises est-il défrayé par le service-voyageurs? Dans un train de voyageurs, il faut simplement prévoir les frais de personnel et d'entretien. Qu'est-ce qui explique alors ces frais si élevés? Les contrôleurs sont là, même quand il n'y a pas de trains.

M. Bandeen: La question de l'établissement du prix de revient dans le domaine des chemins de fer est particulièrement complexe et les compagnies de chemins de fer canadiennes importantes, ainsi que la CCT, y ont consacré énormément de temps et d'efforts. Suite à de nombreux conseils de l'extérieur et à des audiences publiques qui se sont déroulées depuis

[*Texte*]

and branch lines and all the operation of the railway. I am sure it is not perfect but I am sure that it is about as good as it can be at the present time.

Mr. Turner: How come we cannot get copies of this costing report?

Mr. Bandeen: I believe there is a costing order put out by CTC and it is available. I may be wrong in that. I will certainly check.

Mr. Turner: I have never been able to get hold of it.

Mr. Bandeen: I will check and find out but I think there is a costing order. There certainly were hearings held by the CTC and they published the results of the hearings. If the costing order is not public I will find out, and if it is I will find out for you.

Mr. Turner: You built a CN tower in Toronto and the cost was $50 or $52 million.

Mr. Bandeen: More than that, $59 million, to put it in . . .

Mr. Turner: How much money did you borrow from the bank, and what bank?

Mr. Bandeen: It was the Bank of Commerce and $50 million.

Mr. Turner: What interest rate?

Mr. Bandeen: At prime rate.

Mr. Turner: If you are in the transportation business why did you not take this $50 million and buy passenger equipment and go into the passenger business between Toronto, Montreal and Windsor.

Mr. Bandeen: That was one option, I suppose, that was open to us. We made the decision to go ahead with the tower in Toronto because we were attempting to use that as a catalyst to develop the whole area as railway land, both CN and CP. It was supposed to be the focal point of Metro Centre. About a year after we started constructing the tower Metro Centre was frustrated by the various levels of governments that require approval in Toronto, and it has never gone forward. I am hopeful that in some future period, not too long, there will be developments on that railway land. The tower itself was built for communication purposes, as you know, and we have the major TV and FM radio stations in Toronto telecasting and broadcasting from it. It is a major tourist attraction in the City of Toronto.

Mr. Turner: Are you making any money out of the tower?

Mr. Bandeen: We have only had it in operation since July 1, and we made money in the sense that we covered our operating costs by a considerable amount. We did not make enough money yet to service the total debt but, as I say, we were only open for a half a year.

Mr. Turner: Is it not true that if you bought 10 or 20 coaches a year you would not have had to ask the government

[*Traduction*]

1958, nous avons pu établir une méthode d'évaluation du prix de revient des trains pour voyageurs, des trains de marchandises, des lignes secondaires, bref de toute l'exploitation des chemins de fer. Je suis sûr que cette méthode n'est pas parfaite, mais qu'elle est la meilleure que l'on puisse concevoir à l'heure actuelle.

M. Turner: Alors, pourquoi ne peut-on obtenir des exemplaires de ce rapport d'établissement des prix de revient des différents services?

M. Bandeen: Je crois qu'il existe un document de la CCT à cet égard qui est disponible. Je pouris me tromper, mais je vérifierai.

M. Turner: Je n'ai jamais pu mettre la main dessus.

M. Bandeen: Je vais me renseigner, mais je crois qu'il existe un document de ce genre. Je sais qu'il y a eu des audiences de la CCT, dont le rapport a été publié. Mais je vais me renseigner.

M. Turner: Vous avez construit la tour du CN à Toronto, dont le coût était de 50 à 52 millions de dollars.

M. Bandeen: Plus que cela, de 59 millions de dollars.

M. Turner: Combien d'argent avez-vous emprunté à la banque et à laquelle?

M. Bandeen: Nous avons emprunté 50 millions de dollars à la Banque de commerce.

M. Turner: A quel taux d'intérêt?

M. Bandeen: Au taux préférentiel.

M. Turner: Puisque vous vous occupez de transports, pourquoi n'avez-vous pas plutôt pensé à prévoir des trains de voyageurs entre Toronto, Montréal et Windsor pour cet argent?

M. Bandeen: C'était une des possibilités, mais nous avons décidé de construire la tour du CN à Toronto, qui devait servir de catalyseur afin de développer toute la région avoisinante, pour les chemins de fer CN et CP. Cela devait devenir le point d'attraction de Metro Centre. Environ une année après le début de la construction, Metro Centre n'a pu se développer comme prévu à cause des difficultés que posaient les différents niveaux de gouvernement à Toronto, et les choses en sont restées là. J'espère que, dans un avenir quand même pas trop éloigné, ce terrain appartenant aux chemins de fer sera mis en valeur. La tour elle-même a été construite pour des besoins de communications, et les stations importantes de télévision et la radio FM, à Toronto, diffusent et transmettent à partir de cette tour. Il s'agit de plus d'une attraction touristique d'importance pour Toronto elle-même.

M. Turner: Est-ce que la tour rapporte quelque argent?

M. Bandeen: Nous ne l'exploitons que depuis le 1er juillet et nous avons couvert largement les frais d'exploitation. Nous n'avons pas encore fait suffisamment d'argent pour permettre le remboursement total de la dette, mais, comme je l'ai dit, nous n'exploitons que depuis six mois.

M. Turner: N'est-il pas vrai que, si vous aviez acheté dix à vingt wagons par année, vous n'auriez pas dû demander au

[*Text*]

of Canada to bail you out and take over the passenger business? The business is there, sir, and you cannot deny it. People are standing between Toronto and Montreal and Toronto and Windsor.

Mr. Bandeen: Business is there at the rates that are being charged, yes. But if you are losing money on every passenger you carry, if you are not even covering the operating costs of it, then you have absolutely no money left so spend on capital.

Mr. Turner: Why do you not come out with a statement and tell the public of Canada and the government of Canada how much your costs are to operate that train? Why can you not tell us what it costs to operate a passenger train? You cannot get this figure. Why is it secret?

Mr. Bandeen: Oh, yes, we have. We have the cost of operation of every passenger train in the country. We have to apply to the CTC, as an example, for our 80 per cent subsidy on the losses on every passenger service . . .

Mr. Turner: That is subsidy price.

Mr. Bandeen: It is public knowledge as far as I know, certainly the payments to us. If you want to back up from that you can figure out the costs, because I am not aware that they are not public.

Mr. Turner: How come conductors wire ahead from Chatham to London and say they have 50 people standing, and you have 150 people to get on at London and you will not put any more cars on?

Mr. Bandeen: I am not aware of that situation.

Mr. Turner: Do you not think as President you should be aware? This is the trouble. The Vice-Presidents have a tendency to shield you and I think you should get out and talk to the fellows who run the trains. They will tell you what is going on. And they are not happy. I will tell you that, sir.

Mr. Bandeen: Yes.

• 2235

An hon. Member: Worry about that and not privatization.

Mr. Turner: I think you can make a good dollar in the passenger business in certain areas in Canada, and definitely between Quebec City and Windsor. That is where the core area is. If you put fast, efficient service in there, the people will ride the trains—and the trains have to be there when the people want to go, not when you want to take them.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Mr. Chairman, I will not be too long.

I will go straight to the question, Mr. Bandeen. I am coming back to what Mr. Roy said about Cast, our friends from Halifax. We are all interested in the harbour. I would like to know, straight: what was your position, or did you intervene in one way or another in the decision of Cast to move from

[*Translation*]

gouvernement de vous sortir du pétrin et de prendre à sa charge le transport des voyageurs? Car, en fait, vous ne pouvez nier que l'on peut très bien faire des affaires, notamment entre Toronto et Montréal, Toronto et Windsor, où le besoin existe.

M. Bandeen: On peut faire des affaires aux tarifs réclamés, mais si l'on perd de l'argent sur chaque voyageur que l'on transporte, si l'on ne couvre même pas les frais d'exploitation eux-mêmes, il ne reste alors plus aucun montant à immobiliser.

M. Turner: Pourquoi ne faites-vous pas une déclaration publique, pourquoi ne dites-vous pas au gouvernement combien cela vous en coûte pour exploiter des trains de voyageurs. Pourquoi ces chiffres sont-ils secrets?

M. Bandeen: Au contraire, nous avons le coût d'exploitation pour chaque train de voyageurs au pays. Nous devons réclamer à la CCT, par exemple, nos subventions de 80 p. 100 sur les pertes dans chaque service.

M. Turner: Il s'agit des prix subventionnés.

M. Bandeen: Et tout le monde en est au courant. Vous pouvez peut-être établir les prix vous-même; personnellement, je sais qu'ils sont disponibles au public.

M. Turner: Comment se fait-il que les conducteurs de train téléphonent de Chatham à London pour dire que 50 personnes sont debout dans les wagons, alors que 150 autres monteront à London, et que vous n'installez pas de wagons supplémentaires?

M. Bandeen: Je ne suis pas au courant de cette situation.

M. Turner: Ne croyez-vous pas qu'en tant que président, vous devriez être au courant? C'est justement là où le bât blesse. Les vice-présidents ont tendance à vous protéger, alors qu'à mon avis vous devriez aller parler aux conducteurs de train, qui vous diraient ce qui se passe. Or, ils ne sont pas contents et cela, je peux vous l'assurer.

M. Bandeen: Oui.

Une voix: Préoccupez-vous de cette question et non pas de garder tout secret.

M. Turner: Je crois que l'on peut faire des profits dans le transport des voyageurs dans certaines régions du Canada et très certainement entre Québec et Windsor. Si vous instaurez un bon système ferroviaire entre ces régions et si les horaires se conforment aux désirs du public et non aux vôtres, les gens voyageront en train.

Le président: Je vous remercie, monsieur Turner. Monsieur Loiselle.

M. Loiselle (Saint-Henri): Monsieur le président, je ne prendrai pas trop de temps.

J'irai droit au but, monsieur Bandeen. J'aimerais revenir à la question soulevée par M. Roy au sujet des Cast, à Halifax. Nous nous préoccupons tous de la situation dans le port. J'aimerais savoir si vous avez été impliqué d'une façon ou d'une autre dans la décision de Cast de quitter Montréal pour

[*Texte*]

Montreal—it is not quite decided yet, but it seems that it is going that way—since you are sitting on the board? What was your participation? Is it the intention of CNR to transport the Cast to Halifax from Montreal? What was your position there?

Mr. Bandeen: We are a minority shareholder in the two Cast corporations and I am a director of both of them. We do not manage Cast, we make no attempt to manage Cast or interfere with the management of Cast. The decision to move out of Montreal was a management decision. As a member of the board of directors, I was informed that they were doing this. As to our handling their traffic out of Halifax, we are available to handle any traffic out of Halifax that is delivered. We quoted them normal commercial rates, no better or no worse than any other shipper that had the volume of traffic they are going to be giving us in Halifax.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): I have nothing against CNR; being willing to transfer things from Halifax to Montreal or Montreal to Halifax—that is your business. I was just worried, and I have in my mind the same question many people have on their minds: whether, having some shares in Cast, CNR forced the hand of Cast, or whether CNR was implicated in the decision of Cast to move from one place to another?

Mr. Bandeen: No, we did not influence Cast one way or another on that, that was purely a decision of the management of Cast. We were aware of it and informed of it. I was aware of it and informed of it as it went along. We were involved because they were approaching us, as a railway, to see whether we could handle their traffic. But as to the decision of whether they were going to Halifax or staying in Montreal, I think that is a decision the management have to make and they made it.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Yes, but since you are on the board and a shareholder of Cast—I am asking you as a shareholder, you are a shareholder.

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Essentially, the fact that you are 18 per cent holders of the shares in Cast, did that influence the decision of management to move?

Mr. McCain: What percentage again?

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Eighteen per cent.

Mr. Bandeen: I cannot honestly answer that. I do not think it did. I think Cast's argument is with the MEA in Montreal and with the various aspects of the operation of the port. We certainly did not try to influence them one way or another. We listened when they approached us to see whether we could handle their traffic. This is a difficult job for us, because we are not equipped to handle that large a volume of traffic from Halifax to Montreal. We have had to take extraordinary action to try to make sure we have enough cars and equipment to do it. But we did not try to influence them one way or another. They approached us. They asked us for rates. We

[*Traduction*]

se rendre à Halifax. Puisque vous faites partie du conseil d'administration, vous devriez pouvoir nous dire ce qu'il en est. Le CN a-t-il l'intention de transporter les opérations de Cast de Montréal à Halifax?

M. Bandeen: Nous sommes un actionnaire minoritaire dans les deux sociétés Cast et je suis membre du conseil d'administration de ces deux sociétés. Nous ne dirigeons pas Cast et nous n'essayons pas de le faire, pas plus que d'intervenir dans la gestion de cette société. La décision de déménager de Montréal à Halifax a été prise par la direction de cette société. En tant que membre du conseil d'administration, j'ai été informé de leur décision. Quant au fait que nous transporterons ces marchandises au départ de Halifax, nous pouvons le faire pour n'importe quelle société. Nous avons fixé des tarifs commerciaux normaux, ni meilleurs ni pires que tout autre expéditeur, étant donné le volume de marchandise que nous transporterons à partir d'Halifax.

M. Loiselle (Saint-Henri): Je n'ai rien contre le CN. En fait, votre travail, c'est de transporter des biens d'Halifax à Montréal, ou de Montréal à Halifax. Je me pose tout simplement une question qui me préoccupe et que se posent beaucoup de personnes: étant donné que le CN possède des actions dans Cast, aurait-il forcé la main à cette société ou aurait-il été impliqué dans la décision de celle-ci de déménager?

M. Bandeen: Nous n'avons exercé aucune influence sur Cast, d'une façon ou d'une autre. La décision a été prise par la direction de la société; nous en étions informés et on nous a mis au courant des détails. En fait, la raison pour laquelle nous étions au courant, c'est que cette société nous a demandé de nous occuper du transport de ses produits. Quant à la décision de savoir si la société allait s'installer à Halifax ou rester à Montréal, c'est une décision que la direction de la société elle-même a prise.

M. Loiselle (Saint-Henri): Oui, mais puisque vous êtes membre du conseil d'administration et un actionnaire de Cast, j'aimerais vous demander en tant qu'actionnaire—je suppose que vous êtes actionnaire, n'est-ce pas?

M. Bandeen: Oui.

M. Loiselle (Saint-Henri): Vous détenez 18 p. 100 des actions de Cast. Est-ce que cela a influencé la décision de la direction de déménager?

M. McCain: Quel pourcentage avez-vous cité?

M. Loiselle (Saint-Henri): Dix-huit pour cent.

M. Bandeen: Je ne pourrai en toute honnêteté répondre à votre question. Je ne crois pas que cette considération soit intervenue. Je crois que Cast se plaignait de MEA à Montréal et de différents aspects de l'exploitation du port. Nous n'avons certainement pas essayé d'influencer cette société d'une façon ou d'une autre. Nous l'avons écoutée lorsqu'elle nous a demandé si nous pourrions transporter ses marchandises. Il s'agit là d'un travail difficile pour nous, étant donné que nous ne sommes pas équipés pour transporter un tel volume d'Halifax à Montréal. Nous avons dû prendre des mesures extraordinaires afin de nous assurer que nous avons suffisamment de

[*Text*]

quote them rates on the same basis as we would with any other customer.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): I will quit on that and we will wait until you have the answers. We will know more by then.

Just a little more, Mr. Chairman, because I will not be here Thursday morning. We talked at the beginning about—my friend Mr. McKenzie there, I do not know what his riding is—we talked about the bilingualism policy. You said that Mr. Hunt is responsible for that.

Mr. Bandeen: He is chairman of the bilingual committee we have in the company. It has been in existence for, I guess, 10 or 15 years and is made up of some representatives of our directors plus officers of the company.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): I was just wondering whether Mr. Hunt would be able in a few minutes to give us a little summing up for the record. I had trouble with somebody in Vancouver and I went through you to the department. I was told that I was stronger than the union, because I succeeded where the union did not succeed. But I would like to know, generally, your policy on bilingualism.

The Chairman: Mr. Hunt.

• 2240

Mr. K. E. Hunt (Vice-President, Industrial Relations and Organization, Canadian National Railways): Our policy basically, with some change, goes back many years, at least a dozen years. Our policy tried always to serve the public in the language of the public, first of all. Secondly, we always try to communicate internally, where we have publics—I am thinking of CNT, for instance—we are endeavouring to handle that kind of communication in a bilingual way, where necessary. Thirdly, and this is the one that has far greater impact, in the language of work in the St. Lawrence region, which primarily occupies the Province of Quebec, we have been moving very rapidly in the past six to eight years in handling that region—that is an operating region, a complete entity—and we have been trying to move into a French language operating region. Now, we have been making great progress in that effort. One of the major problems has been the question of train operations and control. We have had to wait until certain key factors were in place before we could get on with that major issue.

The other issues of equipment maintenance, road maintenance, general administration, passenger handling of the public on board trains and at the ticket agents or ticket sellers, we have been handling that and moving ahead quite well. The one big one was in that huge transportation area where it comes under control. Control has been in unilingual English. We now have a program under way in the region, with the concurrence of the unions involved, wherein we are about complete in the translation or the approval of the translation of the Uniform Code of Operating Rules in French. We have had that as a training document for a number of years, and it has only been in the past year that we have done the additional work required to make that a working document. At the same time as we were moving ahead with that re-translation of the

[*Translation*]

wagons et d'équipement. Nous appliquons le même tarif à cette société qu'à n'importe quel autre client.

M. Loiselle (Saint-Henri): Je ne poursuivrai pas sur le sujet; j'attendrai que vous ayez les réponses.

Étant donné que je ne serai pas ici jeudi matin, j'aimerais poser une autre courte question. Mon ami M. McKenzie, dont je ne me souviens plus de la circonscription, a parlé de la politique de bilinguisme. Vous avez dit que M. Hunt était responsable de celle-ci.

M. Bandeen: Il est le président du comité sur le bilinguisme. Ce comité existe depuis 10 à 15 ans et est constitué de directeurs et d'employés de la compagnie.

M. Loiselle (Saint-Henri): M. Hunt pourrait-il nous donner un résumé de la situation en ce domaine? J'ai eu des ennuis avec quelqu'un à Vancouver et je me suis adressé par votre intermédiaire au ministère. On m'a dit que j'etais plus fort que le syndicat, parce que j'avais réussi là où le syndicat n'avait pas réussi. J'aimerais savoir de façon générale quelle est votre politique en matière de bilinguisme.

Le président: Monsieur Hunt.

M. K. E. Hunt (vice-président, Relations et organisation industrielles, Chemins de fer nationaux canadiens): Notre politique remonte à de nombreuses années, très certainement à une douzaine d'années. Notre politique a toujours été de servir le client dans la langue qui est la sienne. Deuxièmement, dans nos communications internes où le public est impliqué, et je pense particulièrement au CNT, nous essayons au besoin de parler les deux langues. Troisièmement, dans le domaine le plus important, la question de la langue de travail dans la région du Saint-Laurent, qui se trouve principalement dans la province de Québec, nous avons fait des progrès très rapides au cours des six ou huit dernières années. Nous avons essayé d'en faire une région d'exploitation de langue française. Un des problèmes principaux a été celui de la question de l'exploitation des trains et du contrôle. Nous avons dû attendre jusqu'à ce que certains facteurs clés soient en place avant d'aller vraiment de l'avant en ce domaine.

Dans le domaine de l'entretien de l'équipement, des voies, des rapports avec les voyageurs dans les trains et au guichet, nous avons fait de réels progrès. Quant à la question du contrôle, le service est encore unilingue anglais. Un programme a été mis en place dans cette région qui a reçu l'appui des syndicats impliqués et nous avons presque terminé la révision de la traduction du code uniforme des règles d'exploitation en français. Il s'agissait depuis quelques années d'un document qui servait à la formation et ce n'est qu'au cours de la dernière année que nous avons parfait le travail afin d'en faire un document de travail. En plus de la révision de la traduction de ce code uniforme des règles d'exploitation, nous avons mis à l'essai pour la première fois un horaire de travail pour anglophones et pour francophones pour les différents

[*Texte*]

UCOR, we have also experimented for the first time with a working timetable for sectors of the province in both languages. Now that we have been able to handle the working timetable properly, bilingually, and we now feel that we have a uniform code of operating rules, that is in book form and in proper French, we are entering into an experiment where the despatching from one desk in the Province of Quebec will commence in some month's time, and following that introduction we will move ahead through the St. Lawrence region where the French language is predominant. We will move ahead and begin over a period of one year to one and a half years to implement the despatching of trains bilingually so that train crews, if they are unilingual English, they can handle the control properly through the despatch office, and if they are unilingual French, they can also handle the operation of their train through train control. We have moved very rapidly in this area and we see a great deal of success over the next two years in this final major area of endeavour in the Province of Quebec.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): If I am questioning on that surplus, it is only because I would not like the CNR to fall into the same trap as Air Canada. That is why I was wondering if you had prepared for that and if you are advanced enough so that you will not be accused of not putting in effect bilingualism in every department. I know for labour at the Pointe-St. Charles shops it would be a hell of a job to call every piece by a French name.

Mr. Hunt: Yes.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): But, generally speaking, are you well advanced in order not to be accused of not putting bilingualism in force through CNR? I would not like CNR to get the same kind of publicity that Air Canada got.

Mr. Hunt: No. I think I can say with a great deal of conviction that we have moved ahead in all of the areas of concern consistently and quite rapidly and, if I may be allowed, I would like to read a bit from Keith Spicer's recent comments on this report.

Mr. Loiselle (Saint-Henri): Yes.

Mr. Hunt: This is a partial quote:

> CN has been actively involved in bringing out a language reform since long before the Official Languages Act came into force. The enthusiastic efforts by the management of our St. Lawrence region to encourage the use of French as the principal language of work deserves special mention.

From that he did make certain recommendations to us to get on with certain other pieces, but in the general movement of the language he has given us high marks for what we have done.

Mr. Loiselle (Saint Henri): That is what I wanted to hear. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle. Thank you, Dr. Bandeen, and to your officials for appearing before us this

[*Traduction*]

secteurs de la province. Nous allons faire une expérience dans le domaine du contrôle du mouvement des trains dans la province de Québec et, par la suite, nous instaurerons un système semblable dans toute la région du Saint-Laurent où le français est prédominant. Dans un an à un an et demi, le contrôle du mouvement des trains sera fait dans les deux langues, afin que les équipes unilingues anglaises ou unilingues françaises puissent contrôler le mouvement des trains par l'intermédiaire du bureau de contrôle. Nous avons fait des pas de géant en ce domaine et nous entrevoyons beaucoup de succès à cet égard au cours des deux prochaines années dans ce domaine très important dans la province de Québec.

M. Loiselle (Saint-Henri): Si je pose des questions à cet égard, c'est que je n'aimerais pas que le CN tombe dans le même piège qu'Air Canada. Je ne voudrais pas que l'on vous accuse de ne pas mettre en vigueur la politique de bilinguisme dans tous les secteurs. Je sais que les ouvriers des ateliers de Pointe-Saint-Charles auraient beaucoup de mal à désigner chaque pièce d'équipement en français.

M. Hunt: Oui.

M. Loiselle (Saint-Henri): Mais, de façon générale, êtes-vous suffisamment avancés en la matière afin de ne pas vous faire accuser de ne pas appliquer la politique de bilinguisme dans tous les secteurs du CN? Je ne voudrais pas que le CN jouisse du même genre de publicité qu'Air Canada.

M. Hunt: Évidemment. Je crois que je peux dire très sincèrement que nous avons fait des progrès rapides et nécessaires dans tous les domaines importants, et, si vous me le permettez, j'aimerais lire quelques commentaires fait par Keith Spicer à notre égard.

M. Loiselle (Saint-Henri): Très bien.

M. Hunt: La citation n'est pas complète:

> Le CN a participé activement à promouvoir une réforme en matière de langue bien avant que la Loi sur les langues officielles n'entre en vigueur. Les efforts enthousiastes de la direction de la région du Saint-Laurent afin d'encourager l'usage du français comme langue principale de travail valent la peine d'être cités spécialement.

Dans le reste du texte, il nous recommande de prendre d'autres dispositions, mais, de façon générale, en matière de politique linguistique, il nous donne de très bonnes notes pour notre travail.

M. Loiselle (Saint-Henri): C'est ce que je voulais entendre. Merci.

Le président: Merci, monsieur Loiselle. Merci, monsieur Bandeen, ainsi qu'à vos fonctionnaires, pour avoir comparu

[*Text*]

evening, and we look forward to seeing you on Thursday morning at 9.30 o'clock.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Translation*]

devant nous ce soir, et nous avons hâte de vous revoir jeudi matin, à 9 h. 30.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian National Railways:

Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer;

Mr. R. Latimer, Vice-President and Senior Executive Officer, (CN Rail); and

Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Industrial Relations and Organization.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président et administrateur délégué;

M. R. Latimer, vice-président et administrateur principal, (CN Rail); et

M. K. E. Hunt, vice-président, Relations industrielles et organisation.

CH XC 27
-T82

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Thursday, March 31, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 11

Le jeudi 31 mars 1977

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1977-78: Votes L70 and L75
Canadian National Railways under
TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1977-1978: crédits L70 et L75—
Les Chemins de fer nationaux du Canada sous la
rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
APR 4 1977
UNIVERSITY OF TORONTO

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

25475—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Caron
Condon
Forrestall
Fortin
Harquail
Horner
Loiselle (*Chambly*)
Martin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

McCain
McIsaac
McKenzie
Ritchie
Roy (*Laval*)
Skoreyko
Turner
Watson
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)*b*)

On Wednesday, March 30, 1977:

Mr. Watson replaced Mr. Turner

On Thursday, March 31, 1977:

Mr. Turner replaced Mr. Douglas (*Bruce-Grey*)

Mr. Martin replaced Mr. Loiselle (*Saint-Henri*)

Mr. Loiselle (*Chambly*) replaced Mr. McRae.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mercredi 30 mars 1977:

M. Watson remplace M. Turner.

Le jeudi 31 mars 1977:

M. Turner remplace M. Douglas (*Bruce-Grey*);

M. Martin remplace M. Loiselle (*Saint-Henri*);

M. Loiselle (*Chambly*) remplace M. McRae.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 31, 1977
(12)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:41 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Condon, Forrestall, Harquail, Loiselle (*Chambly*), Martin, McCain, McKenzie, Roy (*Laval*), Turner, Watson and Whittaker.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer; Mr. R. R. Latimer, Vice-President and Senior Officer (CN Rail); Mr. K. E. Hunt, vice-President, Industrial Relations and Organization.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 21, 1977, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1978 (*See Minutes of Proceedings, Thursday, March 3, 1977*).

The Committee considered Votes L70 and L75 relating to the Canadian National Railways under TRANSPORT.

The witnesses answered questions.

On motion of Mr. McCain, it was ordered,—That this Committee recommend to the Minister that the 1976 Financial Report of the Canadian National Railways be referred to this Committee for an in depth study of the affairs and policies of this Company.

At 11:07 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 31 MARS 1977
(12)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 41, sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Condon, Forrestall, Harquail, Loiselle (*Chambly*), Martin, McCain, McKenzie, Roy (*Laval*), Turner, Watson et Whittaker.

Témoins: Des Chemins de fer nationaux du Canada: M. R. A. Bandeen, président-directeur général; M. R. R. Latimer, vice-président et directeur général (CN Rail): M. K. E. Hunt, vice-président, Relations industrielles et organisation.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 février 1977, portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978 (*Voir procès-verbal du jeudi 3 mars 1977*).

Le Comité étudie les crédits L70 et L75 portant sur les Chemins de fer nationaux du Canada sous la rubrique TRANSPORTS.

Les témoins répondent aux questions.

Sur motion de M. McCain, il est ordonné,—Que le Comité recommande au ministre que le rapport financier de 1976 des Chemins de fer nationaux du Canada soit déféré au Comité pour qu'il fasse une étude détaillée des affaires et des politiques de cette société.

A 11 h 07, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

G. A. Birch

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, March 31, 1977

• 0942

[*Text*]

The Chairman: Order please. We have the necessary quorum. We will resume consideration of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1978 and I will call the votes together, L70 and L75, relating to the Canadian National Railways.

TRANSPORT

D—Canadian National Railways—Non-Budgetary

Vote L70—Advances (non-interest bearing—$10,000,000

Vote L75—To authorize the Canadian National—$76,500,000

We have again with us for the second meeting the President, Dr. Bandeen, and I understand that he has a few comments he would like to make before we proceed with the questions and answers.

Dr. Bandeen.

Mr. R. A. Bandeen (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): I would just like to attempt to answer questions that were posed to us for which we did not have answers on Tuesday evening. I believe, going in order of the questions, Mr. McKenzie had a question on French language training and Mr. Hunt, our vice-president for personnel and labour relations, is prepared to answer that.

The Chairman: Mr. Hunt.

Mr. K. E. Hunt (Vice-President, Industrial Relations and Organization): On the first part of the question having to do with the need for French at the Winnipeg ticket office, we decided that there was a need—this goes back to 1972 or 1974—and because of that need we added three extra positions to the complement in that activity. They were clearly recognized as extra positions and the people who manned those positions were hired with some fluency in the French language. Following the hiring of the people to satisfy the need that we perceived, we then set up language training courses for the group of people who were in that office. At the present time, of the 24 people in the office, seven for their own reasons have decided not to take French language training, one has temporarily deferred, 11 have already participated in the various stages of French language training, two of the 24 are the fluent people we have already hired and there are three new employees who have not yet been involved in language training.

We have had a need over the past year or so to make some adjustment in staff brought about by Transcontinental, and those people have been looked after properly in other departments. There have been no direct lay-offs; it has been a question of exercising seniority.

Our courses then run on modules; some of the people have reached the fourth module and that means a fairly high

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 31 mars 1977

[*Translation*]

Le président: La séance est ouverte. Nous avons le quorum. Nous reprenons l'étude du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978, et je mets en délibération les crédits L70 et L75 se rapportant aux Chemins de fer Nationaux du Canada.

TRANSPORTS

D—Chemins de fer Nationaux du Canada—Non budgétaire

Crédit L70—Avances (sans intérêt)—$10,000,000 Crédit

L75—Pour autoriser les Chemins de fer Nationaux—$76,500,000

Notre témoin pour la deuxième fois est le président du CN, M. Bandeen. Je crois comprendre qu'il a quelques commentaires à faire avant de passer aux questions et aux réponses.

Monsieur Bandeen.

M. R. A. Bandeen (président et directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada): J'aimerais tout d'abord essayer de répondre à certaines questions qui ont été posées et pour lesquelles nous n'avions pas la réponse mardi soir. En suivant l'ordre des questions, M. McKenzie nous avait posé une question sur le programme de formation en français et M. Hunt, notre vice-président du personnel et des relations industrielles, pourra répondre maintenant à sa question.

Le président: Monsieur Hunt.

M. K. E. Hunt (vice-président, Relations industrielles et organisation): Concernant la première partie de la question qui traitait du besoin d'employés parlant le français aux guichets de Winnipeg, en 1972 ou 1974, nous avons décidé que le besoin existait; c'est la raison pour laquelle nous avons ajoutés trois postes supplémentaires dans ce secteur. Ces postes étaient reconnus comme postes supplémentaires et les personnes recrutées l'ont été pour leur facilité à s'exprimer en français. Par la suite, nous avons prévu des cours de formation linguistique pour les employés de ce bureau et, sur les 24 employés, sept, pour des raisons personnelles, ont décidé de ne pas suivre ce cours, un a remis à plus tard sa formation, ils ont déjà participé aux divers stades de formation, et trois nouveaux employés n'y ont pas encore eu accès.

Au cours de l'année passée, nous avons dû faire quelques ajustements dans le personnel à cause du Transcontinental, et il y a eu des placements dans d'autres secteurs. Il n'y a pas eu de mises à pied et on a simplement tenu compte de l'ancienneté.

Les cours se donnent par modules, et une fois rendu au quatrième module, on a une assez bonne connaissance de la

[*Texte*]

competence in the language. If we find that is not sufficient to handle the telephone inquiries, which is quite a difficult chore, we will and are in the process of designing yet another module which will take their competence beyond the present fourth module.

Mr. Bandeen: The second question outstanding was from Mr. Roy and he has two questions: one on the import-export domestic travel to and from Moncton-Halifax, and a second one on the Go service. Mr. Latimer, our Vice-President and Senior Executive Officer in CN Rail, has the answers for that.

Mr. R. R. Latimer (Vice-President and Senior Executive Officer (CN Rail)): The first question was the number of tons of freight moved into Halifax and out of Halifax in the years 1975 and 1976. We have included Halifax, Dartmouth, Eastern Passage and Rice Cove as the origin and/or destination, as the case may be here. In 1975 those four locations forwarded 1,375,000 tons and they received 3,847,000 tons, for a total of 5,222,000 tons. In 1976 the forwarded tonnage from those destinations was 1,174,000 tons and the received was 3,528,000 tons, for a total of 4,702,000 tons, a modest decrease from 1975. The port was on strike for several weeks there, which I think accounts for the decrease.

On the GO service, when we last appeared before this Committee we did file a copy of the contracts on the GO service, which were on the public record, but declined to provide the details of the contract unilaterally because of the involvement of another party, the Government of Ontario. In fact, we only have a part of the costs. We do not know the other costs connected with the GO service that the Government of Ontario incurs separately from ourselves. We can, however, tell you that since the GO service was inaugurated in May, 1967, up to and including last month it has carried 56 million passengers. It carried 8,300,000 passengers in 1976 and 7,300,000 passengers in 1975.

The Chairman: Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: The next question was Mr. Forrestall's on CAST. I believe he read the questions that have already been submitted in the House to Mr. Lang and will in due time be answered. I, however, would like just to read a short statement on our position on CAST, which I think answers some of his questions.

In 1975, Canadian National decided to purchase a minority holding in the CAST group of companies, which owns an extensive trans-Atlantic container-handling operation. The total investment involved was $12 million, which represents 18 per cent of the shares in the companies.

The decision was entirely commercial and business oriented. From the mid-sixties on there was a rapid growth in the percentage of ocean traffic handled in intermodal containers. Canadian National has played a leading role in developing the land movement of containers on a transcontinental basis and had invested heavily in equipment and terminals to handle this new type of traffic. CAST has emerged as a fast-growing and competently managed trans-Atlantic operation. The purchase of equity in CAST was therefore regarded as being a prudent financial investment and as one made in an organization

[*Traduction*]

langue. Si nous trouvons que ces cours ne sont pas suffisants pour permettre de répondre convenablement aux demandes téléphoniques, ce qui est quand même une chose difficile à faire, nous ajouterons un module au nombre de modules déjà existants.

M. Bandeen: Deuxièmement, M. Roy nous avait posé deux questions. La première portait sur les services *import-export* à l'intérieur du pays de Halifax à Moncton et inversement, et une autre question portait sur les services *Go*. Monsieur Latimer, notre vice-président et directeur général, CN Rail, pourra vous donner les réponses.

M. R. R. Latimer (vice-président et directeur général (CN Rail)): La première question portait sur le nombre de tonnes du fret acheminées vers et en provenance de Halifax en 1975 et 1976. Nous avons inclus Halifax, Dartmouth, le passage vers l'Est, et Rice Cove comme le point d'origine et/ou le lieu de destination selon le cas. En 1975, ces quatre endroits acheminaient 1,375,000 tonnes et recevaient 3,847,000 tonnes, soit un total de 5,222,000. En 1976, le nombre de tonnes en provenance de ces quatre régions s'élevait à 1,174,000 tonnes et le nombre total de tonnes acheminées vers ces endroits s'élevait à 3,528,000 tonnes, soit un total de 4,702,000 tonnes, une diminution légère par rapport à 1975. Le port fut en grève pendant quelques semaines dans cette région, ce qui explique, je crois, cette diminution.

Au sujet du service GO, nous avons au cours de notre dernière comparution devant le Comité déposé une copie des contrats pour ce service, contrat qui était du domaine public, mais nous avons refusé de fournir les détails du contrat unilatéralement puisque le Gouvernement de l'Ontario était l'autre partie en cause. En fait, nous pouvons seulement vous renseigner sur une partie des frais, l'autre partie étant à la charge du Gouvernement de l'Ontario. Nous pouvons vous dire cependant que, depuis l'inauguration du service GO en mai 1967, jusqu'au mois dernier, le nombre de voyageurs s'élevait à 56 millions, dont 8,300,000 en 1976 et 7,300,000 en 1975.

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: La question suivante posée par M. Forrestall portait sur CAST. Je suppose qu'il sait que des questions ont été posées à la Chambre à M. Lang, auxquelles on répondra en temps et lieu. J'aimerais cependant lire une brève déclaration, en ce qui concerne la position du CN par rapport à CAST, qui répond à vos questions.

En 1975, le Canadien National a décidé d'acheter des actions minoritaires dans le groupe CAST qui possède des opérations importantes de manutention de conteneurs transatlantiques. L'investissement total représentait 12 millions de dollars, soit 18 p. 100 des actions de la compagnie.

La décision était entièrement d'ordre commercial et avait pour but le développement des affaires. Dans le milieu des années soixante, il y a eu une croissance rapide du pourcentage de transport océanique par conteneur terre-mer. Le Canadien National a joué un rôle de premier ordre dans le transport par terre des conteneurs transcontinentaux et a investi considérablement en équipement et en installations de têtes de ligne dans ce domaine. CAST s'est révélé être une exploitation en croissance rapide et à bonne gestion. L'achat d'actions par le CN et CAST a par conséquent été considéré comme un

[*Text*]

engaged in business activities related to transportation and capable of benefiting the conduct of CN's other undertakings.

The investment was approved by order in council. Objections against the investment were heard by the Canadian Transport Commission, which found in favour of CN. Subsequent appeals by objectors were unsuccessful.

Although CN as a minority shareholder is represented on the board of directors of the two parent companies of the CAST group, it does not participate directly in management of the container operations.

I trust that the Committee will understand that, in our role as a shareholder in a private company, we have to be prudent in releasing information that is confidential, for commercial and competitive reasons. However, I feel there is no reason why we cannot reveal that CN did not participate in the recent decision of the CAST container-line management to move part of the traffic to Halifax following a difference between CAST and the Maritime employees' association over certain payments to be made by those using the Port of Montreal.

CN is a common carrier and as such we regard CAST in the same context as any other carrier in the same trade without favour or discrimination. In handling container traffic the operating divisions of CN treat CAST as any other customer, one whose traffic is not captive but which must be retained on the basis of competitive prices and service. This approach is facilitated by the new management structure of CN. The investment is a corporate matter and the arrangements for handling CAST traffic are dealt with by such divisions as CN Rail, CN Express and Trucking and Grand Trunk Corporation. The decision to invest in the CAST group was a commercial one to strengthen CN's role in the container field but also benefits Canada to have competition between well managed and co-ordinated container operations for transatlantic traffic.

• 0950

The fourth questioner that we did not answer totally was Mr. Turner and he dealt with a number of subjects dealing with damage to locomotives leased to Con Rail, the delays to crews on trains because of the shortage of power, standees on trains in Southern Ontario and the costing order. Mr. Latimer is prepared to answer all these questions.

The Chairman: Mr. Latimer, I will ask you to try to be as brief as possible as we have many questioners and we have to be out of here by 11 o'clock, please. Thank you.

Mr. Latimer: Fine. We leased 100 locomotives that were surplus because of low traffic volumes to Con Rail in the fourth quarter of last year. We did so for three reasons. They are the largest single connection we have handling CN traffic

[*Translation*]

investissement financier prudent dans une activité se rapportant au transport, investissement qui pourrait avoir des retombées sur les autres entreprises du CN.

Cet investissement a été approuvé par ordre en conseil. La Commission canadienne des transports a rendu une décision sur les objections formulées contre cet investissement et s'est prononcée en faveur du CN. Des appels subséquents ont également été réfutés.

Bien que le CN, actionnaire minoritaire, soit représenté au conseil d'administration des deux compagnies-mères du groupe CAST, il ne participe pas directement à la gestion de l'exploitation des conteneurs.

Le Comité, je l'espère, comprendra qu'étant donné notre rôle d'actionnaire d'une compagnie privée, nous devons être prudents lors de la divulgation de renseignements confidentiels, et ceci pour des raisons commerciales. Cependant, j'estime qu'il n'y a aucune raison pour laquelle nous ne pourrions révéler que le CN n'a pas participé à la récente décision prise par la direction de l'exploitation des conteneurs de CAST de déménager une partie de ses opérations à Halifax, suite à une divergence qui était survenue entre CAST et l'association des employés des Maritimes au sujet de certains versements qui devaient être faits par les usagers du port de Montréal.

Le CN est un transporteur public et considère, par conséquent, CAST de la même façon que tout autre transporteur et ne fait preuve envers lui ni de faveur ni de discrimination. Dans l'acheminement des conteneurs, les divisions de l'exploitation du CN traitent CAST comme tout autre client et nous ne sommes pas tenus d'effectuer le transport si ce n'est à des prix concurrentiels. Cette approche est facilitée par la nouvelle structure de direction du CN. L'investissement est une question étudiée par la corporation et les dispositions en ce qui concerne le transport pour CAST sont prises par le CP Rail, CN Express et la Trucking and Grand Trunk Corporation. La décision d'investir dans le groupe CAST est une décision commerciale qui a pour but de renforcer le rôle du CN dans le domaine des conteneurs; c'est à l'avantage du Canada d'avoir plusieurs firmes bien gérées de transport par conteneurs pour les opérations trans-atlantiques.

La quatrième personne qui nous avait posé des questions auxquelles nous n'avions pas répondu était M. Turner. Il avait posé des questions en ce qui concerne les dommages causés aux locomotives louées à Con Rail, les retards pour les équipes de chemineaux dûs au manque d'énergie, les personnes qui ont dû voyager debout dans les trains du sud de l'Ontario et l'ordonnance d'établissement des prix de revient. M. Latimer pourrait répondre à toutes ces questions.

Le président: Monsieur Latimer, je vous demanderais d'être aussi bref que possible étant donné que nous avons beaucoup de personnes qui désireraient poser des questions et que nous devrons ajourner à 11 heures. Je vous remercie.

M. Latimer: Très bien. Nous avons loué à Con Rail 100 locomotives qui étaient en surplus, étant donné le faible volume de trafic et ceci au cours du dernier trimestre de l'année passée. Nous avions trois raisons pour procéder de la

[*Texte*]

into the United States and they were desperately short of power themselves. We had the surplus power and wanted to get the revenue intake from surplus power and we wanted to provide the moderate extra employment in Canada for the back-shop maintenance component of that rental when the units came home.

Those units were returned in late December and we did not have any units out on lease in January or most of February to any line in the U.S. In January and February we suffered in Southwestern Ontario one of the most severe winters that we had had and there were significant times when there were delays ordering trains and power shortages which we attribute to that winter weather. We started to lease locomotives again at the end of February and have 60 out on lease now and 26 in storage.

On the standees on trains in Southwestern Ontario, since January 1 we have run 709 train assignments in the Toronto-Windsor area. Of those 14 trips that had standees on them, or 2 p. cent of the trips, all but one of those 14 occasions have occurred on a Friday afternoon or a Sunday afternoon. The normal consist of seats we run between Toronto and Windsor is 1,300 seats a day each way. On Fridays we run 1,740 seats and on Sundays just over 2,000 seats. We do not have an exact count of standees but on several of those days when we appeared to have had a moderate number of standees there were severe storm conditions that also threw extra traffic to us.

The final point, I believe, was on the availability of either the costing order or the costs of individual passenger runs from that order. The costing order 6313 is available at the Queen's Printers. I understand from the CTC and it has been our understanding that the details of revenues, expenses and losses claimed on any given passenger run or groups of runs is readily available on application or consultation with them.

The Chairman: Thank you, Mr. Latimer. Thank you, Dr. Bandeen. Before we proceed to the questioners,—we are extremely limited in time and we have a full slate of questioners so I would ask you to maintain the 10-minute schedule that was agreed for our meetings.

Mr. Harquail: Would you give us the lineup, Mr. Chairman.

The Chairman: We have Messrs. McKenzie, Martin, Whittaker, Harquail, McCain and Forrestall. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank you for providing me with the information on the language training. I will pass your comments on to the boys. I will be interested to hear their comments. With the severe restrictions placed on us in this Committee system, I would like to get on to a another subject.

Is the CNT under your jurisdiction too? Are you responsible for CNT?

Mr. Bandeen: Yes.

[*Traduction*]

sorte. D'abord Con Rail est la société américaine la plus importante qui achemine notre trafic de l'autre côté de la frontière et elle avait un besoin urgent de locomotives. Nous avions celles-ci en surplus; nous voulions que cela nous rapporte et nous voulions profiter du travail supplémentaire d'entretien de ces locomotives lorsqu'elles reviendraient au Canada.

Ces locomotives nous ont été retournées à la fin décembre. Nous n'en avons loué aucune en janvier et pendant la plupart du mois de février à aucune ligne aux États-Unis. Au cours de ces mois nous avons connu un des hivers les plus rigoureux que nous ayons jamais connu dans le sud-ouest de l'Ontario, il y a eu des retards dans le transport et des pénuries d'énergie attribuables précisément à l'hiver. Nous avons recommencé à louer des locomotives à la fin du mois de février. A l'heure actuelle 60 locomotives sont en location et 26 à l'entrepôt.

Au sujet des personnes qui ont dû voyager debout dans les trains dans le sud de l'Ontario, depuis le 1er janvier, nous avons surveillé 709 trains dans la région Toronto-Windsor. Pour les 14 voyages où des personnes ont dû rester debout dans le train, soit 2 p. 100 des voyages, il s'agissait, dans 13 cas sur 14 d'un vendredi après-midi ou d'un dimanche après-midi. Le nombre de sièges pour les trajets Toronto-Windsor est de 1300 par jour dans chaque direction. Le vendredi, il y a 1740 sièges disponibles et le samedi, un peu plus de 2,000. Nous n'avons pas le nombre exact de personnes qui ont dû rester debout, mais à plusieurs occasions, on a eu un certain nombre de personnes debout quand il y a eu augmentation assez importante de voyageurs étant donné qu'il y avait une tempête.

Quant à la dernière question, je crois que le député voulait savoir s'il existait un document public concernant les coûts pour les différents parcours. L'ordonnance de l'établissement des prix de revient 63 13 peut s'obtenir chez l'imprimeur de la reine. Si je comprends bien ce que dit la CCT, le détail des recettes, dépenses, pertes sur tout parcours ou ensemble de parcours peut être obtenu auprès de la Commission.

Le président: Je vous remercie, monsieur Latimer. Merci, monsieur Bandeen. Avant de passer aux questions, j'aimerais rappeler aux députés que notre temps est limité, qu'il y a beaucoup de membres qui désireraient poser des questions. Je vous demanderais par conséquent de vous en tenir à 10 minutes de questions.

M. Harquail: Pourriez-vous nous dire quels sont les députés qui prendront la parole?

Le président: MM. McKenzie, Martin, Whittaker, Harquail, McCain et Forrestall. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Je vous remercie, monsieur le président. Je vous remercie des renseignements que vous m'avez donnés au sujet de la formation linguistique. Je transmettrai tous ces renseignements aux intéressés. Je serais intéressé à apprendre leurs commentaires à cet égard. Étant donné que nous avons peu de temps à notre disposition, je passerai à une autre question.

Le Bureau des télécommunications du CN relève-t-il de votre juridiction? Devez-vous en faire rapport?

M. Bandeen: Oui.

[*Text*]

Mr. McKenzie: All members of Parliament have been receiving communications from the Canadian Telecommunications Division of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers. It is with regard to this Bernie Maguire case. Are you familiar with that case, Mr. Bandeen?

• 0955

Mr. Bandeen: Yes I am.

Mr. McKenzie: This goes back to July, 1975, when CNT dismissed Mr. Maguire with, what the Union and Mr. Maguire say, no clear-cut explanation as to why he was dismissed. The explanation he received was:

> We regret to advise that subsequent to your being accepted for technical employment it has been determined that you do not fully meet entrance qualifications for such employment with our company. In view of this we must terminate your services immediately.

Apparently his immediate supervisor had no complaints at all and he could not understand why he was dismissed. There has been reference made that he was a security risk, but the Union points out that it should be noted that prior to his service with CN Telecommunications Mr. Maguire served in the Canadian Army in the Cryptology Department and he was security cleared to a very high level.

What impresses me so much is the extent to which the Union is going to get some explanation as to why this man was dismissed and have stated that their 100,000 members are all going to band together and the 17 railway unions are all going to get behind Mr. Maguire to see that he receives some justice. I have read the contents of this letter into the House of Commons proceedings when we were discussing the new rights bill that the government has presented, the Unions have been to see the Justice Minister, I have written to the Justice Minister and they all have it under study and discussion. I would be interested to hear your comments on the case, Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I would like to do it in two statements. One, I would like just to put the facts, as we see, them before you and then make a comment on that. Canadian National Telecommunications terminated Mr. Maguire's employment, I think, on July 7, 1975, because he did not meet all the qualifications for the position he occupied. Two other CNT employees were let go at the same time for the same reason, and all three were offered jobs which they turned down. An arbitration board, headed by Mr. J. C. Anderson, dismissed Mr. Maguire's grievance that we unjustly terminated his employment. This board heard the grievance January 27, 1976. The union asked for a judicial review of the case, which was heard by Mr. Justice Robins of the Ontario Supreme Court on June 28, 1976. This Court upheld the arbitration board's decision. The union then took the case to the Ontario Court of Appeal which dismissed it on December 17, 1976.

[*Translation*]

M. McKenzie: Tous les députés ont reçu un communiqué de la division des télécommunications de la Fraternité canadienne des cheminots et employés des transports et autres services. Je veux parler précisément du cas de Bernie Maguire. Êtes-vous au courant de cette question, monsieur Bandeen?

M. Bandeen: Oui.

M. McKenzie: Cela remonte au mois de juillet 1975 lorsque le Bureau des télécommunications a démis de ses fonctions M. Maguire sans aucune explication précise, comme l'affirment le syndicat et M. Maguire lui-même. L'explication reçue par ce dernier était la suivante:

> Nous regrettons de vous apprendre qu'après vous avoir accordé un emploi technique, il a été constaté que vous ne possédiez pas toutes les qualités requises d'admission pour un emploi au sein de notre compagnie. Voilà pourquoi nous vous remercions immédiatement de vos services.

Apparemment, son surveillant immédiat n'avait aucune plainte à formuler à son égard et il ne pouvait comprendre la raison de sa mise à pied. On a dit qu'il présentait des risques sous le rapport de la sécurité mais le syndicat fait remarquer qu'avant son entrée au service du Bureau de télécommunications du CN M. Maguire a travaillé dans l'armée canadienne au service de déchiffrage et il avait une très haute cote du point de vue de la sécurité.

Ce qui m'impressionne, c'est la façon dont le syndicat exige une explication. Il a déclaré que ses 100,000 membres ne feraient qu'un seul homme et que les 17 syndicats de cheminots appuieraient M. Maguire jusqu'à ce qu'il obtienne justice. J'ai lu le contenu de cette lettre lors du débat à la Chambre sur le nouveau projet de loi sur les droits de l'homme que le gouvernement a présenté. Les syndicats ont été voir le ministre de la Justice; j'ai écrit moi-même au ministre de la Justice et la question est discutée et étudiée. Qu'avez-vous à dire à cet égard, monsieur Bandeen?

M. Bandeen: D'abord, j'aimerais vous expliquer les faits, puis faire un commentaire. Le Bureau de télécommunications des chemins de fer nationaux canadiens ont mis fin à l'emploi de M. Maguire, le 7 juillet 1975, si je me souviens bien, parce qu'il ne répondait pas à toutes les qualités requises pour le poste qu'il occupait. Deux autres employés ont également été mis à pied en même temps pour la même raison et les trois ont refusé d'autres postes qui leur ont été proposés. Un conseil d'arbitrage sous la direction de M. J. C. Anderson a rejeté le grief présenté par M. Maguire et selon lequel nous avons mis fin injustement à son emploi. Ce conseil a entendu le grief le 27 janvier 1976. Le syndicat a demandé une révision judiciaire du cas qui a été entendu par le juge Robbins de la Cour suprême de l'Ontario, le 28 juin 1976. Ce tribunal a maintenu la décision du conseil d'arbitrage. Le syndicat a ensuite fait un appel à la Cour d'appel de l'Ontario qui l'a rejeté le 17 décembre 1976.

[*Texte*]

That is the formal answer and the formal situation. We are in the position of contracting with parts of the Government of Canada to carry some of their traffic and I, as such, have to adhere to their rules and regulations. One of the understandings, of course, is that we require security clearance on certain individuals in the Corporation. This particular area that Mr. Maguire was working on is one that requires security clearance and all I can say is that it is one of the conditions of employment and it is totally beyond our capacity to judge his security or otherwise. We are in the hands of the government.

Mr. McKenzie: Who does this security clearance?

Mr. Bandeen: I do not know. Frankly, that is another one of the things that bothers me, but that is something I suggest has to come from Ottawa, from the government and not from us. We submit names and that is it.

Mr. McKenzie: To whom do you submit the names?

Mr. Bandeen: I do not know. I do not personally know and I do not think we would release this information. I was not aware of the conditions under which we had contracted for this traffic or I do not know whether I would have contracted for it, but we have had it for a long period of time and these are the conditions under which we operate.

Mr. McKenzie: It would be probably somebody such as the RCMP, the Department of Justice or . . .

Mr. Bandeen: I do not know.

Mr. McKenzie: . . . something like that who would do a security clearance. The union keep saying that they are asking only that Mr. Bernie Macquire be given a specific reason for being denied his security clearance. Has this been explained to Mr. Macguire, that some mysterious government department will not give him a security clearance, and therefore you cannot put him in this particular position and that you have offered him another job?

• 1000

Mr. Bandeen: I do not believe we can formally tell him that, again under the contract we have.

Mr. McKenzie: I see. So we certainly need a human rights bill if there are cases like this. Has the union met with any of your officials, and have you explained any of this to them? You see, this is a point they have never brought out.

Mr. Bandeen: I cannot answer that question in detail. All I can say is that I am not happy with what we are required to do to carry traffic that I suppose requires security clearance. It puts the carrier in a very awkward position. We are prohibited from talking about it and we just have to go along with it. As a carrier, I do not like that position. I am sorry I cannot answer your question further.

[*Traduction*]

Voici donc ma réponse officielle et la situation de fait. Nous travaillons par contrat avec certains organismes du gouvernement canadien dans le domaine des transports et en tant que tel, devons nous soumettre aux règlements du gouvernement. Entre autres, nous devons nous assurer que certaines personnes travaillant pour la société ne présentent aucun risque du point de vue de la sécurité. M. Maguire travaillait dans un domaine où les employés doivent avoir la cote de sécurité voulue et tout ce que je peux dire, c'est que cela constitue une des conditions d'emploi et que nous ne sommes pas habilités à juger nous-mêmes de cette question. Nous dépendons du gouvernement à cet égard.

M. McKenzie: Qui procède à cette évaluation sécuritaire?

M. Bandeen: Je ne sais pas, il s'agit là d'une autre question qui me préoccupe, mais tout ceci doit venir du gouvernement canadien et non de nous-mêmes. Nous soumettons les noms, un point c'est tout.

M. McKenzie: A qui les soumettez-vous?

M. Bandeen: Je ne sais pas. Je ne le sais pas personnellement et je ne crois pas de toute façon que nous divulguerions cette information. Je n'étais pas au courant des conditions de ce contrat et je ne sais pas si nous aurions essayé d'obtenir celui-ci, mais nous faisons ce travail depuis assez longtemps et nous devons bien nous soumettre aux conditions exigées.

M. McKenzie: Probablement qu'il s'agit de la Gendarmerie royale, du ministère de la Justice ou . . .

M. Bandeen: Je n'en sais rien.

M. McKenzie: . . . d'un organisme semblable puisqu'il s'agit de la sécurité. Le syndicat ne cesse de dire qu'il demande seulement que l'on précise à M. Bernie Macguire pourquoi on lui a refusé sa cote sécuritaire. A-t-on expliqué à M. Macguire qu'un quelconque ministère du gouvernement lui refuse sa cote sécuritaire et que, par conséquent, il ne peut obtenir ce poste-ci et que vous lui en avez offert un autre?

M. Bandeen: Compte tenu du contrat qui a été établi, je ne pense pas que nous puissions lui dire cela de façon officielle.

M. McKenzie: Je vois. Nous avons vraiment besoin d'un bill sur les droits de la personne quand il y a des cas comme celui-ci. Le syndicat a-t-il rencontré certains de vos collaborateurs et lui avez-vous donné des explications à ce sujet? Il s'agit là d'une question qu'ils n'ont jamais soulevée.

M. Bandeen: Je ne puis répondre à cette question en détail. Tout ce que je puis dire, c'est que je ne suis pas satisfait des exigences qu'on nous impose quand il s'agit d'assurer des services qui, je pense, nécessitent une certaine cote sécuritaire. Le transporteur se trouve ainsi dans une position particulièrement délicate. Nous n'avons pas le droit d'en parler et nous ne pouvons qu'accepter cela. En tant que transporteur, je n'apprécie pas cette situation. Je regrette de ne pas pouvoir mieux répondre à votre question.

[*Text*]

Mr. McKenzie: Well, that is a help. We can send that information on to the Justice Minister and get some kind of explanation from him.

Do I have a few minutes left, Mr. Chairman?

Just to get back to the language training at the passenger sales counter in Winnipeg, I was interested in—what is the gentleman's name?

Mr. Bandeen: Mr. Hunt.

Mr. McKenzie: Mr. Hunt? Yes, in your comments that you hired some people off the street with some proficiency in the French language. Were these French-Canadians that you hired?

The Chairman: Mr. Hunt.

Mr. Hunt: I could not say that exactly in this case. In places like Winnipeg and Toronto where we are hiring for functions that interface with the public, we are finding that we are getting both. We are getting people that are basically francophones and who are bilingual, and we are getting anglophones who, through university or high-school training, are sufficiently fluent in French to handle the jobs we are talking about. So in our employment practices wherein we are employing for interface operations, we are finding that we are getting both kinds of people presenting themselves and being hired.

Mr. McKenzie: I see. Some of the employees are concerned. They are proficient enough in French to handle the positions and they wanted to take more training in French so they could improve. Some of the employees there had to find employment elsewhere in the CNR, and this was somewhat discriminatory I would say.

I spoke to them yesterday about this. The two French-Canadians that were hired off the street apparently have very little to do. Maybe about once a week there might be somebody in who wishes to communicate in the French language. So their concern is, why can they not take these positions?

Mr. Hunt: Yes. We are going through a transition period, of course, in staffing these interface jobs. Eventually, through our own training processes and through our hiring processes, we will not be faced with this kind of problem. But to present to the public persons who could speak the language, we went to the three extra positions initially. But our own training programs are very rapidly bringing us to the point where we will be able to allow a normal transition of people from the various jobs into these ticket jobs.

However, on the telephone jobs, which take an extra level of competence, we are not quite sure that we are ready yet. And we have designed another course to bring the qualifications of the anglophones there to this added level, which will then allow us to handle the staffing and the flow of people through that office in a normal way.

Mr. McKenzie: I think one of your problems was a lack of communication between whoever is directing your language training and the employees. When they have to start going to newspapers and M.P.s to get some attention drawn to their

[*Translation*]

M. McKenzie: Votre réponse est certainement utile. Nous pourrons communiquer ces renseignements au ministre de la Justice et lui demander quelques explications.

Monsieur le président, me reste-t-il du temps?

Je voudrais en revenir à la question de la formation linguistique pour les employés qui travaillent au guichet de Winnipeg. J'ai été intéressé par . . . Quel est le nom de ce monsieur?

M. Bandeen: Monsieur Hunt.

M. McKenzie: M. Hunt? Oui, dans vos commentaires, vous avez dit que vous aviez engagé des personnes qui avaient une certaine connaissance du français. S'agissait-il de Canadiens français?

Le président: Monsieur Hunt.

M. Hunt: Je ne pourrais vous le dire exactement. Dans des endroits comme Winnipeg et Toronto, où nous engageons des employés pour servir le public, nous avons constaté que nous embauchons des personnes francophones bilingues et aussi des anglophones qui ont acquis une certaine connaissance du français à l'université ou à l'école, connaissance suffisante pour tenir les postes dont nous parlons. Par conséquent, quand nous lançons une offre d'emploi pour doter des postes où les employés seront en relation avec le public, nous constatons que les candidatures proviennent aussi bien de francophones que d'anglophones et, d'autre part, nous engageons aussi bien des francophones que des anglophones.

M. McKenzie: Je vois. Certains employés sont suffisamment compétents en français pour tenir un certain poste, mais ils veulent pouvoir suivre des cours de français afin de pouvoir améliorer leur connaissance de la langue. Ainsi, certains ont dû obtenir d'autres postes au sein du CN, ce qui à mon avis, constitue une certaine forme de discrimination.

J'ai parlé à des employés hier à ce sujet. Les deux Canadiens français qu'on avait embauchés avaient, semble-t-il, bien peu de travail à faire. Une fois par semaine, peut-être, se présente un client qui parle français. Ils se demandent pourquoi ils ne peuvent obtenir ces postes.

M. Hunt: Oui. Nous sommes bien sûr en période de transition en ce qui concerne la dotation en personnel de ces postes où les employés sont en relation avec le public. Nous parviendrons à résoudre ce problème grâce à nos méthodes de formation et d'embauche. Cependant, pour pouvoir servir les clients dans la langue de leur choix, nous avons dû créer les trois postes supplémentaires. Grâce à nos programmes de formation, nous pourrons rapidement permettre à divers employés d'obtenir des postes au guichet.

Cependant, des progrès restent encore à faire en ce qui concerne les appels téléphoniques. Nous avons conçu un autre cours afin d'accroître les connaissances en français de certains employés anglophones, ce qui nous permettra de répondre aux clients normalement et résoudra les problèmes de dotation en personnel.

M. McKenzie: L'un de vos problèmes, je pense, est dû à un manque de communication entre ceux qui sont chargés du programme de formation et les employés. Quand les employés doivent s'adresser à des journaux et à des députés pour qu'on

[*Texte*]

particular problem, then you have a problem with communication.

Mr. Bandeen: We recognize that. I think it was two or three years ago when we were first starting in this area on a big scale. Since then we have learned from the experience at Winnipeg and are doing a better job elsewhere.

Mr. McKenzie: Yes. And I find it very strange that in Mr. Spicer's report that he put out yesterday on the Official Languages Act, that there are a number of comments of some breakdowns in your language training. He has made no mention at all of this case with the CNR in Winnipeg. That is not your problem, but I find it very strange that that particular case was left out because it was a very strong case they made in Winnipeg.

That is all I have, Mr. Chairman.

• 1005

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Martin: Mr. Chairman, if I may, through you to Mr. Bandeen: we were just chatting very briefly and informally prior to the beginning of the meeting in relation to a private member's bill that will hopefully be coming before this Committee before too long. Mr. Bandeen you indicated having some knowledge of it and for a few moments I would like to explore your reaction to the kind of thing being sought in that bill. You indicated you are generally familiar with what we have in mind as an endeavour to have a requirement for the railways to seek approval through the CTC in the current normal manner that is used for branch-line expansions when you are proposing major expansions to marshalling yards or other types of facilities that cannot be described as the construction of a new branch line. I would really like to get your reaction to this requirement which, if the bill is passed, would indeed be imposed on you as an operating railway.

Mr. Bandeen: Well, it is some time since I read the bill in detail. Just as a general comment, of course, we are opposed to any additional regulation. I happen to be one of the people who feel that regulation per se is bad unless absolutely necessary and that we already have sufficient difficulties with various regulatory bodies in Ottawa and the 10 provincial governments, so I am opposed to any new regulation that is not necessary.

However, having said that, I realize that the expansion and change in our facilities, whether they be railway, telecommunication, trucking or what-have-you, is now something of great significance to the public as well as to ourselves from an environmental viewpoint—the use of land, zoning and the whole business. There is the need for consultation and the need to see that our plans fit in with the plans of the community in which we are expanding. We have recognized this for a number of years and indeed attempt to deal with it in that

[*Traduction*]

s'intéresse à leur situation, on peut dire qu'il y a un problème de communication.

M. Bandeen: Oui, nous le reconnaissons. Ce n'est qu'il y a deux ou trois ans que nous avons, pour la première fois, fait des efforts importants dans ce domaine. Depuis lors, nous avons profité de l'expérience acquise à Winnipeg et je pense que nous parvenons à de meilleurs résultats dans d'autres endroits.

M. McKenzie: Oui, je trouve bien étrange que, dans le rapport qu'a déposé hier M. Spicer à propos de l'application de la Loi sur les langues officielles, on trouve un certain nombre de commentaires à propos des insuffisances de votre programme de formation linguistique. Il n'a absolument pas fait allusion à cela à propos du CN à Winnipeg. Ce n'est pas là votre problème, mais je trouve étrange que l'on n'ait pas tenu compte de ce cas particulier parce qu'il était très important à Winnipeg.

Monsieur le président, c'est tout ce que j'ai à dire.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

M. Martin: Monsieur le président, avant le début de la réunion, je discutais avec M. Bandeen d'un bill d'initiative parlementaire dont, espérons-le, le Comité sera saisi d'ici peu. Monsieur Bandeen, vous m'avez indiqué le connaître quelque peu et j'aimerais savoir quelle est votre réaction à propos de l'objet de ce bill. Vous m'avez indiqué qu'en général vous êtes d'accord avec nous. Nous voulons que les chemins de fer demandent l'autorisation de la CCT, comme ils le font actuellement pour le prolongement de lignes secondaires, avant de procéder à des aménagements importants dans des gares de triage ou de construire des installations autres que des lignes secondaires. J'aimerais savoir quelle est votre réaction à ce propos parce que, si le bill est adopté, vous serez contraints de demander ces autorisations.

M. Bandeen: Voilà déjà un certain temps que j'ai lu le bill en détail. Bien sûr, nous sommes opposés à tout règlement supplémentaire. Je suis l'un de ceux qui estiment que les règlements sont mauvais, à moins bien sûr qu'ils soient absolument nécessaires, et que nous avons déjà suffisamment de difficultés avec divers organismes investis de pouvoirs de réglementation à Ottawa et avec les dix gouvernements provinciaux. Par conséquent, je suis opposé à tout nouveau règlement qui ne serait pas nécessaire.

Cependant, je reconnais que la construction de nouvelles installations ou l'expansion des installations existantes, que ce soit dans le domaine des chemins de fer, des télécommunications, du camionnage etc., préoccupe profondément le public, et nous-mêmes d'ailleurs, du point de vue écologique—l'utilisation des terres, le zonage, etc. Il est nécessaire d'engager des consultations et de vérifier que nos plans sont conformes à ceux des collectivités concernées. Nous sommes conscients de ce problème depuis plusieurs années déjà et, d'ailleurs, nous

[*Text*]

fashion by meeting with the municipalities and meeting with the interested citizens.

Sometimes there is no way you can meet all the requirements of the people. You get a situation as we had in one of the cities in Western Canada—I guess it will remain nameless; there is no point in bringing it up—where we had severe complaints about the operation of a hump yard which tends to produce a squealing noise when the retarders are breaking cars. Yet, at the same time that the local people were complaining about it, a developer had developed a whole new subdivision right beside it. Now I wonder about the rationality of this because I am sure there will be a delegation from that subdivision complaining about the noise. The noise was there when they built the subdivision, and they knew it was coming, so there are many sides to these problems. But as I remember your bill, it was not for approval by the CTC; it was that before any major changes were made, there be an opportunity for a public hearing.

Mr. Martin: That is right.

Mr. Bandeen: I do not believe that it required eventual approval by the CTC, I think it was exposure of the problem. I am all in favour of that. We tried to do it in our own way. If that is a better way of doing it . . .

We have a problem in Oakville, which is near your riding—on the other side of Toronto, I guess—where we are expanding a yard on the south side of the main lines. In theory we do not have to approach the local community: we own the land; we are not expanding the facilities, we are changing them. But we have gone to the local council. We have entertained delegations from the local people, and it is being given a very public airing right now. The problem there is generated by an expansion in the GO service which, I think, really annoys us more than anything else because it is not us who are really causing it, it is the Province of Ontario's legitimate desire to expand GOs. I think there is public hearing now, and if I remember your bill, it was for a formalized method of having exposure before the event . . .

• 1010

Mr. Martin: Through the medium of the CTC.

Mr. Bandeen: So that the interested people could have a chance. I cannot comment on that. I cannot think of a better way of delaying any action than to take it to the CTC, but perhaps that is not your objective.

Mr. Martin: If I may, Mr. Chairman, to Mr. Bandeen, I think the reason for selecting the CTC is that in the eyes of the public that is the official, as it were, go-between between the ordinary citizen and the large mammoth corporation which is the railway. The particular instance that gave rise to my bill was not what you describe where a housing development came in, it was a question of where a housing development was there

[*Translation*]

nous sommes efforcés d'agir de cette façon en rencontrant les représentants des municipalités et aussi les citoyens concernés.

Parfois, il est absolument impossible de satisfaire toutes les exigences des gens. Dans une ville de l'ouest du Canada—et je ne pense pas qu'il soit nécessaire de la nommer—nous avons reçu des plaintes sévères à propos des bruits dus aux freins de voie d'une gare de triage en butte. Cependant, au même moment, un promoteur construisait des édifices à proximité de cette gare de triage et je suis certain que des délégations de gens habitant ces nouveaux immeubles viendront se plaindre du bruit. Pourtant le bruit existait déjà au moment où on a permis la construction de ces édifices. Si je me souviens bien, votre bill ne prévoit pas qu'il faudra demander l'autorisation de la CCT; en fait, avant d'apporter des modifications importantes, il faudrait pouvoir organiser des audiences publiques.

M. Martin: C'est exact.

M. Bandeen: Je ne pense pas qu'il était nécessaire d'obtenir l'autorisation de la CCT; il aurait fallu que le projet soit rendu public. Je suis tout à fait favorable à cela. Nous avons essayé d'agir de notre propre façon. Si c'est là une meilleure façon de faire . . .

Un problème se pose à Oakville, près de votre circonscription, de l'autre côté de Toronto, je crois. Nous sommes en train d'y agrandir la gare de triage, sur le côté sud des lignes principales. En théorie, il ne nous est pas nécessaire d'entrer en contact avec les édiles locaux: nous sommes propriétaires du terrain, nous ne procédons pas à une expansion des installations, nous les modifions. Nous nous sommes cependant adressés au conseil municipal. Nous avons reçu des délégations des citoyens de l'endroit et nous veillons à faire connaître nos projets au public. Le problème qui se pose là-bas est dû à l'expansion des services de trains de banlieue, ce qui nous gêne beaucoup plus que quoi que ce soit d'autre parce que nous n'en sommes pas véritablement la cause; c'est la province de l'Ontario qui désire, de façon tout à fait légitime, étendre les services de trains de banlieue. Des audiences publiques viennent d'être ouvertes, je crois, et si je me souviens bien du bill, c'était là la méthode qui était prévue pour obtenir la participation du public avant la réalisation d'un projet.

M. Martin: Par l'intermédiaire de la CCT.

M. Bandeen: De façon à ce que les personnes intéressées aient une chance. Je ne puis faire de remarque à ce sujet. Je ne puis penser à un meilleur moyen pour créer des retards que de s'adresser à la CCT, mais, peut-être, n'est-ce pas là votre objectif.

M. Martin: Si l'on choisit la CCT, c'est que, aux yeux du public, cette commission constitue en quelque sorte l'intermédiaire officiel entre l'homme de la rue et une société aussi importante que les chemins de fer nationaux. Si j'ai été incité à présenter ce bill, ce n'est pas à propos d'un exemple comme celui que vous avez donné relatif à la construction d'immeubles d'habitation. Dans mon cas, l'immeuble avait déjà été cons-

[*Texte*]

for 20 years with a single track, and suddenly they wake up one morning to find the single track becoming five tracks, it was going to be a marshalling yard. This is the kind of thing that, I think, needs a little bit more formalized type of public discussion, but I was pleased to hear your comments, I think they were very helpful.

I would like if I may to move to one other aspect relating to your operations in urban areas and, again, this is something through quite a different reason that I found myself involved in subsequent to the rather major incident involving the bus and train in December 1975 in my riding. One of the objections, I understand, to having lower speed limits in an urban area such as metropolitan Toronto—and when I say lower, I mean something less than 90 miles an hour—is that the people who use the service would object, and this came not from yourselves, but from actually CTC people—I would like your reaction to it—that GO train people would object. I might add, for instance, they do not travel 90 miles an hour unless it is the makeup train. I do not believe commuters coming from Montreal to Toronto would object if the trains had to slow down when they hit a major urban area and, say, drop from 90 to 50, or something of that order of magnitude, but at the present time when there is an accident there is an automatic drop-off to a ridiculously low figure somewhere around 25 miles an hour.

Mr. Bandeen: Twenty I think, yes.

Mr. Martin: Twenty or twenty-five for a few days and then, wham, it goes right back up to the original 80 or 90 or whatever the case was.

I just would like to get your reaction, again in an endeavour to meet the concerns about all these various open level crossings, of which, you may be aware, we have 35 in this urban area of 400,000 people—still level, ungraded crossings—3 or 4 of them on the main line from Montreal to Toronto, to a request that might come forward asking you voluntarily to bring down those speed limits slightly in order to meet the particular problems that exist until these various crossings can become graded, which will take a number of years because of the vast expenses involved.

Mr. Bandeen: You have a multitude of questions there wrapped up in one.

We have, on the one hand, the new VIA Corporation which is hoping to breathe new life back into passenger rail, and if we put slow orders on every urban area we run in, I do not know what . . .

Mr. Martin: I am thinking of an urban area of 400,000 people. You would not find that many of them between Montreal and Toronto.

Mr. Bandeen: But you would have Kingston, you would have . . . We would then have to tolerate, not just a few-minute increase in the passenger time on the Toronto-Montreal, but a substantial increase. On my information from our marketing people all along is that speed is very important on this. If we are going to compete with the airlines and the buses, we simply

[*Traduction*]

truit 20 ans auparavant, en bordure d'une ligne de chemin de fer et un matin, ces résidents se sont réveillés en constatant que ce n'était plus une seule voie qu'il y avait, mais 5, et que l'on allait construire une gare de triage. C'est à propos de ce genre de chose qu'il faudrait, à mon avis, pouvoir discuter officiellement avec le public. Néanmoins, j'ai été heureux d'entendre vos commentaires et je pense qu'ils ont été très utiles.

J'aimerais passer à certaines de vos activités dans les régions urbaines et, à nouveau, ce n'est pas à propos d'un grave accident qui a eu lieu en 1975 dans ma circonscription mettant en cause un train et un autobus. Les voyageurs de Toronto et de la région ne sont pas d'accord pour que l'on abaisse les limites de vitesse des trains, je veux dire pour qu'ils soient contraints de circuler à moins de 90 milles à l'heure, et c'est en fait les représentants de la CCT qui ont prétendu cela, par vous; ils ont déclaré que les utilisateurs des trains de banlieue ne seraient pas d'accord avec une telle mesure. J'aimerais connaître votre réaction à ce sujet. Permettez-moi d'ailleurs d'ajouter qu'ils ne circulent pas à 90 milles à l'heure, à moins qu'il s'agisse de trains spéciaux. Je ne pense pas que les voyageurs allant de Montréal à Toronto protesteraient si les trains réduisaient leur vitesse aux abords des zones urbaines, par exemple de 90 milles à 50 milles à l'heure, mais, à l'heure actuelle, dès qu'il y a un accident, on abaisse les limites de vitesse de façon ridicule, jusqu'à quelque 25 milles à l'heure.

M. Bandeen: Vingt, je pense, oui.

M. Martin: Vingt ou 25 pour quelques jours et ensuite, on revient à la limite de 80 ou 90 milles à l'heure comme auparavant.

J'aimerais connaître votre réaction à ce sujet et ce pour répondre aux préoccupations que l'on a exprimées à propos des passages à niveau non gardés. Peut-être savez-vous qu'il y en a 35 dans cette agglomération de 400,000 habitants, 3 ou 4 sur la ligne principale Montréal-Toronto. Quelle serait votre réaction si on vous demandait d'abaisser légèrement les limites de vitesse afin de résoudre les problèmes qui se posent en attendant que ces passages à niveau soient remplacés par des viaducs ou des passages souterrains, ce qui devra attendre un certain nombre d'années, compte tenu des dépenses importantes que cela exigera.

M. Bandeen: Cette question en renferme une multitude.

D'une part, nous avons la nouvelle société VIA grâce à laquelle on espère redonner de la vigueur au trafic voyageur. Si on abaisse les limites de vitesse dans les zones urbaines, je ne sais pas ce qui . . .

M. Martin: Je parle d'une agglomération de 400,000 personnes. Il n'y en a pas beaucoup entre Montréal et Toronto.

M. Bandeen: Mais il y a Kingston, il y a . . . Il nous faudrait alors accepter une augmentation importante de la durée du parcours sur le tronçon Toronto-Montréal. Nos spécialistes de la commercialisation nous disent que la vitesse est un facteur très important sur ce tronçon. Si nous voulons pouvoir faire concurrence aux lignes aériennes et aux autobus, il faut que

[*Text*]

have to get from centre of Montreal to centre of Toronto in a reduced time.

So I think what I am saying is that any slow order imposed on those trains is going to make the intercity train service just that much less competitive. Whether that is important or not, I do not know. You have the argument on the side of the people who want to increase and improve the trains that we should be doing everything to speed them up. You have the federal government going out to tender on equipment that will run at 120 miles an hour. It makes absolutely no sense to spend the money on 120-mile-an-hour equipment and then run the train at 20 miles an hour.

• 1015

Mr. Martin: Do you have any suggestion? People always use 20 miles an hour and I suggest that there is quite a variation between 120 and 20, but for some reason or other nobody will talk about a middle figure. They always say that either you go 20 or you go 120 or 90, there seems to be not talk of 40 or 50. Could I ask you this, Mr. Bandeen? Realizing the very real concerns, I think, in a community—I hesitate to dwell on this one community, but it is the one I represent and happen to know best—where there is such a heavy exposure factor, the figure that is calculated by the number of trains and the number of vehicles crossing a given point at any one time, and where the grade separations we know are going to take many years to complete. There is one a year going on, a minimum, in fact, there are three in the riding at the moment. Do you see any way in which the very thing you are talking about, higher speeds, if anything, can be in some way or other made to come into line with the increasing traffic problems at these open crossings that would tend to alleviate the over-all concern, that I might say is mounting all the time?

Mr. Bandeen: What I would like to see tackled head on is the basic problem, the level crossings.

Mr. Martin: Right, that is exactly what I am referring to.

Mr. Bandeen: I talked informally to the Minister of Transport in Ontario about this because I think we apply a totally different philosophy to railways than we do to super highways on level crossings, and this probably is because the railways were essentially built before the roads were, but when the roads came along we allowed every road and every farmer along the road to cross, within certain limits, the right of way. When 401 was built between Toronto and Montreal they just boomed right through and closed roads. I do not know what the average number of crossings is, but I would guess it is four to ten miles between crossovers. I think we really should mount a vigorous campaign on heavily-travelled tracks, such as Toronto-Montreal, to try to take a new look at it and not try to grade separate all of these, they do not grade separate the 401.

Mr. Martin: It is frightfully expensive.

Mr. Bandeen: I would think this would involve closing a considerable number of the existing crossings and grade sepa-

[*Translation*]

nos clients puissent aller du centre de Montréal au centre de Toronto en un temps minimum.

Par conséquent, si l'on abaisse les limites de vitesse, le service ferroviaire voyageur entre ces deux villes ne sera plus concurrentiel. Que cela soit important ou non, je ne le sais pas. Ceux qui sont favorables à une amélioration des services ferroviaires disent que nous devrions faire tout ce qui est en notre pouvoir pour que les trains puissent rouler plus vite. Le gouvernement fédéral lance des appels d'offre pour l'acquisition de matériel roulant qui pourra atteindre des vitesses de 120 milles à l'heure. A quoi bon dépenser de l'argent pour acheter des locomotives et des wagons qui pourront se déplacer à 120 milles à l'heure si les trains doivent ensuite ne pas dépasser les 20 milles à l'heure?

M. Martin: Avez-vous des propositions? On parle toujours de 20 milles à l'heure mais, pour une raison ou pour une autre, personne ne parle d'un chiffre intermédiaire entre, par exemple, 20 et 120 milles à l'heure. On fait toujours allusion au chiffre 20, 120 ou 90 mais jamais au chiffre 40 ou 50. Monsieur Bandeen, permettez-moi de vous poser la question suivante. Dans un secteur, et j'hésite à m'attarder sur celui-ci en particulier mais, comme c'est celui que je représente, il se trouve que c'est également celui que je connais le mieux, on se préoccupe particulièrement de ces facteurs. Le chiffre est calculé en fonction du nombre de trains et du nombre de véhicules qui traversent les voies à un point donné pendant une période donnée. D'autre part, nous savons qu'il faudra plusieurs années pour construire les viaducs et les passages souterrains. On en construit un par an, en fait, il y en a trois dans la circonscription à l'heure actuelle. Pensez-vous qu'il soit possible de relever les limites de vitesse tout en essayant de résoudre les problèmes de plus en plus préoccupants que posent les passages à niveau?

M. Bandeen: Je voudrais que l'on s'attaque directement au problème des passages à niveau.

M. Martin: Très bien, c'est exactement ce à quoi je faisais allusion.

M. Bandeen: J'ai parlé, officieusement, au ministre des Transports de l'Ontario à ce sujet parce que, à mon avis, on n'applique pas aux chemins de fer les mêmes principes qu'aux autoroutes dans ce domaine et c'est peut-être parce que les chemins de fer ont été construits avant les routes. Tous les fermiers qui résidaient le long des routes que l'on venait de constuire ont obtenu des droits de passage. Quand on a construit la 401 entre Toronto et Montréal, on a immédiatement fermé les routes. Je ne sais pas quel est le nombre des passages à niveau, mais je pense qu'il y en a bien un tous les quatre à dix milles. Je pense que nous devrions lancer une vigoureuse campagne à propos des lignes où le trafic est dense, comme la ligne Toronto-Montréal, et je ne pense pas qu'il conviendrait de remplacer tous les passages à niveau par des viaducs ou des passages souterrains.

M. Martin: Cela coûterait des sommes effrayantes.

M. Bandeen: Il faudrait pour cela fermer un nombre considérable des passages à niveau actuels et remplacer les autres

[*Texte*]

rating the remaining ones, but this is going to require vigorous public support and governmental support; it is going to require some financing and it is not going to be popular with the people living on either side of the tracks. I think this is a much better solution and one that really will work than slowing down the trains, because I am not certain that a train at 50 miles an hour is any less lethal than one at 90 miles an hour exc eptcept you have a little more time to see it . . .

Mr. Martin: It is better controlled.

Mr. Bandeen: . . . and they can stop more rapidly, but not that much more rapidly. I would think the problem is really the level crossings and I would welcome any thrust by anyone to try to solve this. We are in the awkward position, as you know, of not being able to initiate these ourselves. The community, the provincial government and the federal government pay for them to a large extent, the railways to a minor extent. We feel very strongly on this point and I would like to see some thrust by the Province of Ontario or the federal government to treat the railway like the 401 and have crossing only every 10 miles.

Mr. Martin: May I make this one final comment?

The Chairman: I am sorry, I cannot . . .

Mr. Martin: Just a comment by . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Martin, no.

Mr. Whittaker.

Mr. Martin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Whittaker: Thank you, Mr. Chairman.

It is always very nice to be able to converse with such an important person as the President of the CNR and I would like to ask him some questions on his opening statement. On page 2 he says that Canadian freight costs are the lowest in the world. It is pretty hard for me to rationalize this statement when I know the high cost of freight rates in the interior of British Columbia, when I know that we can take our produce, our apples, for instance, from the Okanagan Valley across into the United States and ship them into Montreal and Toronto considerably cheaper, even after paying some trucking costs in the United States, than we can on Canadian railways and even though the American railways use the Canadian lines coming back into Canada. So, I would like Mr. Bandeen, in view of that, maybe to elaborate on that statement.

Mr. Bandeen: What I was basing this on was the average revenue per ton-mile which is charged, which is about the best measure we have. I realize it is not cost, but in the hope that they are trying to recover their cost by the revenue. In Canada the average revenue per ton-mile is 1.4 cents for Canadian railways; in the U.S., it is 1.6 cents—this was in 1973, the latest data I have—in West Germany it is 4.9 cents a ton-mile; in France, 2.6 cents; in U.K., 2.7 cents; in Italy, 12.8 cents; in

[*Traduction*]

par des viaducs ou des souterrains. Il faudra obtenir l'appui du public et du gouvernement, il faudra obtenir du financement et je ne pense pas que ceux qui vivent le long d'une ligne de chemins de fer accepteront une telle mesure très favorablement. Je pense cependant que c'est une solution meilleure et plus pratique que celle qui consiste à réduire la vitesse des trains parce que je ne suis pas certain qu'un train qui se déplace à 50 milles à l'heure soit moins dangereux que celui qui se déplace à 90 milles à l'heure, sauf que l'on a un peu plus de temps pour le voir arriver . . .

M. Martin: On peut mieux les maîtriser.

M. Bandeen: . . . et ils peuvent s'arrêter plus vite, mais pas beaucoup plus vite. Je pense que le problème vient véritablement des passages à niveau et je serais favorable à toute initiative permettant de le résoudre. Comme vous le savez, nous nous trouvons dans une situation difficile parce que nous ne sommes pas en mesure de prendre nous-mêmes de telles initiatives. Ce sont essentiellement les collectivités, les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral qui financent ces passages à niveau, les chemins de fer y participent dans une bien moins grande mesure. Ce problème nous préoccupe profondément et j'aimerais que la province de l'Ontario ou le gouvernement fédéral traite le chemin de fer comme l'autoroute 401, c'est-à-dire que les passages à niveau ne soient pas espacés de moins de dix milles.

M. Martin: Permettez-moi de faire une dernière remarque.

Le président: Je suis désolé, je ne puis pas . . .

M. Martin: Une simple remarque . . .

Le président: Je suis désolé, monsieur Martin, non.

Monsieur Whittaker.

M. Martin: Merci, monsieur le président.

M. Whittaker: Merci, monsieur le président.

Il est toujours agréable de converser avec des personnes aussi importantes que le président directeur général du CN. J'aimerais lui poser quelques questions à propos de sa déclaration d'ouverture. A la page 2, il déclare que les tarifs de transport du fret au Canada sont les plus bas du monde. Il m'est particulièrement difficile de «gober» une telle déclaration compte tenu des tarifs élevés en vigueur en Colombie-Britannique. Je sais par exemple que nous pouvons expédier les pommes que nous produisons dans la vallée de l'Okanagan aux États-Unis afin qu'elles soient transportées à Montréal et à Toronto. Il en coûte ainsi bien moins cher que si nous utilisions les chemins de fer canadiens, même après avoir payé les frais de camionnage aux États-Unis. J'aimerais, par conséquent, que M. Bandeen donne quelques précisions à propos de sa déclaration.

M. Bandeen: Je me fondais sur le revenu moyen par tonne-mille, ce qui est la meilleure mesure dont nous disposons. Je sais qu'il ne s'agit pas d'un coût. Au Canada, le revenu moyen par tonne-mille est de 1.4 c. pour les chemins de fer canadiens, aux États-Unis, il est de 1.6 c., c'était en 1973, ce sont les chiffres les plus récents dont nous disposons, en Allemagne de l'Ouest, 4.9 c. par tonne-mille; en France, 2.6 c.; dans le Royaume-Uni, 2.7 c.; en Italie, 12.8 c., en Amérique du Sud,

[*Text*]

South America, 2.3 cents, and in Japan, 1.9 cents. So among these industrialized nations we have the lowest average revenue per ton-mile of any country. We also have some of the longest distances.

• 1020

Mr. Whittaker: But it is revenue. It is not costs. Mr. Chairman, through you, we then go to Page 4 where the President talks about subsidies and who should get subsidized and whether they run their own. So I ask him, who decides the rates? What competitive areas do they have? When you have water competition between one area and another, are you deciding a rate on costs or are you deciding a rate on the competition that you have?

Say between Montreal and Toronto, if trucks were running cheaper, are you going to put your actual costs of your railways between Toronto and Montreal, or are you going to be competitive with the trucks? What about your water-competitive rates?

There is a pretty big thing in there. You are talking about subsidies on one hand. Are you extracting your exact costs from every area?

Mr. Bandeen: I will turn the question over to Mr. Latimer in a minute, but I would like to say that in railways, as you probably know, we have the costs that are variable with a particular movement and we have overhead costs which are not. I refer here to, if you want, an extreme example. The fencing along the right-of-way is there whether we run one train or fifteen.

As far as variable costs are concerned, which are the ones most often looked at, we are constrained by the law of Canada to charge a minimum, at least the variable cost. So we attempt in every case to get from the traffic we are moving at least our variable cost. There is no incentive to us to move the traffic if we get less than that. But once you get above that, you get into a market situation and you have to take into account competition and market influences from exterior countries.

Mr. Latimer was Vice-President of Marketing before coming into his present job, so maybe he could give a little talk on this, if you wish.

The Chairman: Mr. Latimer.

Mr. Latimer: Very briefly, you are right. There is quite a wide range of possible rates we can quote in any given situation. In general terms the upper limit of any rate we quote is set by competition, either by truck or by water or by other markets affecting the market for Canadian goods.

The lower limit is set by our costs, plus a small mark-up over the costs as a contribution to overhead. Bewteen those two limits we try to set all our freight rates. We will not set it above competition, except inadvertently, but we will not set it below cost plus a small mark-up and lose money on it.

[*Translation*]

2.3 c. et au Japon 1.9 c. Ainsi, parmi ces pays industrialisés, nous faisons les recettes moyennes les plus basses par tonne-mille. De plus, nos distances sont parmi les plus longues.

M. Whittaker: Il s'agit là des recettes et non des coûts. À la page 4, le président parle des subventions et à qui elles s'appliquent. J'aimerais savoir qui décide en matière de tarif? Comment s'exerce la concurrence? Établit-on les tarifs qui correspondent au prix de revient du service ou tient-on compte de la concurrence, par exemple du transport fluvial?

Entre Montréal et Toronto, par exemple, si le transport routier était moins cher, le tarif refléterait-il le véritable coût de votre service, ou tiendrait-il compte de la concurrence?

Il me semble que la question est d'importance. Vous parlez de subventions d'une part. Est-ce que vous rentrez véritablement dans vos frais pour tous les différents secteurs?

M. Bandeen: Je demanderai à M. Latimer de répondre dans quelques instants à cette question, mais je dois dire que, dans le domaine des chemins de fer, comme vous le savez probablement, il y a deux sortes de coûts, les coûts variables dépendant du transport particulier et les frais généraux qui ne sont pas variables. Je pourrais vous donner un exemple assez extrême: les clôtures le long de la voie ferrée doivent être amorties, qu'il passe un ou 15 trains sur cette voie.

Quant aux coûts variables, qui sont ceux sur lesquels on se penche le plus souvent, la loi canadienne nous oblige à faire entrer au moins ces frais dans le tarif. Ainsi donc, nous essayons au moins de rentrer dans nos coûts variables pour tout notre transport. Il n'est pas intéressant d'offrir des services si nous ne pouvons au moins faire nos frais. Quand on veut faire des bénéfices, on se trouve alors dans une situation qui est celle du marché, où il faut tenir compte de la concurrence et des influences du marché à l'intérieur et à l'extérieur du pays.

M. Latimer, qui a été vice-président de la commercialisation avant d'occuper son poste actuel, pourrait peut-être vous expliquer cette question.

Le président: Monsieur Latimer.

M. Latimer: Vous avez raison. En fait, nous pourrions établir toute une gamme de tarifs différents pour un service particulier. De façon générale, la limite maximum du tarif que nous établissons doit tenir compte de la concurrence du transport routier ou fluvial ou des autres marchés qui touchent le marché des biens canadiens.

La limite inférieure est celle des coûts, à laquelle on ajoute une petite majoration en guise de frais généraux. C'est entre ces deux limites que nous établissons nos tarifs de transport marchandises. Nos tarifs ne sont pas supérieurs à ceux de la concurrence, sauf dans les cas où il y a erreur. Cependant, nous ne voulons pas perdre d'argent et c'est la raison pour laquelle nous voulons toujours faire nos frais, plus majoration.

[*Texte*]

The only case I know of where there is a subsidy that directly affects freight rates is the Maritime Freight Rates Act, or the at-and-East grain. And in each of those cases . . .

Mr. Whittaker: What about the bridge?

Mr. Latimer: The bridge subsidy does not exist any longer, but it was true of that subsidy when it did exist.

If we are calculating on a cost basis, we would calculate the subsidy received on that freight rate as part of our revenues.

Mr. Whittaker: Mr. Chairman, I know my time is limited and I know I am not going to be able to get on the second round. It is doubtful if we will see these people for another three years. So I will go to Page 6 on the Crowsnest Pass grain rates.

I might say that I do not really subscribe to these statements that have been made about the lowest costs in the world—the President says it is not costs; it is revenues—and this sort of thing.

On Page 6 in talking about the Crowsnest Pass rates, it gets very quickly into subsidies. If you are going to get a subsidy—I suppose he is saying that this grain rate has to be subsidized. But if there is going to be a subsidy, he says it should go to the shipper.

• 1025

I very quickly relate this to the type of situation that our fruit is in out of the Okanagan Valley, or apples out of the Okanagan Valley. When I asked the Minister why we cannot get some competitive rates . . . actually, what we are trying to do there is to compete with our neighbours in the United States, and one of the toughest competitions we have is because of the high cost of freight out of there. We can virtually go down across the border, put it on rail cars and have it shipped in much more cheaply.

I remember one case a few years ago where we took apples from the Okanagan Valley on Canadian lines into Winnipeg, took them off the cars, put them in storage. Then we had a sale in Florida. We took them out of storage, put them back on Canadian rails, sent them into Florida and got a rebate on our freight rates. This kind of thing I do not think helps very much Canadian unity, as far as making people happy about what happens inside of Canada is concerned.

Anyway, the subsidies, if you cannot compete and you are not competing, should go to you—as far as I am concerned. You are saying that they should go to the shipper. Why should they go to the producer of produce in Canada? Why should he have to assume some responsibility that somebody else in Canada has? It is not his, it is somebody else's. They cannot compete, they are not competing, then you are trying to say that he should take that. And very quickly after you put that back onto the shipper or the producer, they say, you are getting welfare. For something that you are not responsible

[*Traduction*]

Les seuls cas, à ma connaissance, où une subvention intervienne directement sur le tarif de transport des marchandises est prévu dans la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, et le cas des céréales de l'Est. Dans chacun de ces deux cas, . . .

M. Whittaker: N'y a-t-il pas de subventions dans le cas des ponts?

M. Latimer: Cela n'existe plus, mais la même chose s'appliquait dans leur cas auparavant.

Lorsque nous calculons en nous basant sur les coûts, nous considérons la subvention reçue pour le transport des marchandises comme faisant partie des recettes.

M. Whittaker: Monsieur le président, je sais que mon temps est limité et que je ne pourrai poser de questions au cours d'un deuxième tour. Il ne semble pas que les témoins reviendront ici avant trois autres années. C'est la raison pour laquelle j'aimerais passer immédiatement à la page 6 concernant le tarif du Pas du nid de corbeau.

Personnellement, je ne suis pas d'accord avec cette affirmation selon laquelle les coûts sont les plus bas au monde—évidemment, le président dit qu'il ne s'agit pas là de coûts, mais de recettes.

A la page 6, où il est question du tarif du Pas du nid de corbeau, il est question de subventions pour ce grain. Subventions qui, selon le président, devraient aller à l'expéditeur.

Cela me fait penser à la question de nos fruits dans la vallée de l'Okanagan. J'ai demandé au ministre pourquoi nous ne pouvions avoir un tarif concurrentiel. En fait, nous essayons de faire concurrence avec nos voisins des États-Unis. De l'autre côté de la frontière, nous pouvons envoyer nos produits beaucoup moins cher.

Il y a quelques années, des pommes de la vallée de l'Okanagan ont été transportées par chemins de fer canadiens jusqu'à Winnipeg, où elles ont été entreposées.. Par la suite, on les a remises dans des wagons canadiens pour les envoyer en Floride et nous avons eu une remise sur le tarif de transport marchandises. Je ne crois pas que ce genre de chose favorise l'unité canadienne, ni qu'elle rende la population heureuse d'être canadienne.

De toute façon s'il est impossible de faire concurrence, les subventions devraient aller à l'expéditeur à mon avis. Pourquoi devraient-elles aller aux producteurs canadiens, pourquoi ceux-ci devraient-ils prendre la responsabilité qui incombe à quelqu'un d'autre? Et, de tout façon, si la subvention leur revenait, ils considéreraient qu'ils sont des assistés sociaux. Personnellement, je ne suis pas d'accord. Je crois que si les chemins de fer nationaux ne peuvent faire concurrence aux chemins de fer américains, la subvention devrait leur être remise. L'année passée, la subvention a été donnée aux produc-

[*Text*]

for, for something that you are not doing. I really do not subscribe to that statement at all. I think if you cannot compete with the American railways the subsidy should go to you. Actually, last year it went to the producer; in my opinion it is not the right place because it is not they who are putting that extra cost in competition.

Mr. Bandeen: The reason for suggesting this generally is that, just as you have suggested, if the subsidy goes to the producer and he can go down to the United States and still ship it more cheaply he should be allowed to do it, or if he wants to use trucks. If the subsidy goes to the rail carrier, in the case of grain, the shipper of grain is pretty well tied to moving by rail. Look at the United States. Large volumes of grain are moved by—well, in their case they have the barges on the rivers and they also have trucks. All I am saying is that if you subsidize one carrier you have pretty well committed the shipper to that carrier, whereas if you subsidize the producer he has a freedom of choice. If it is cheaper to go by American railways he should go down and go by American railways and still collect his subsidy, this is all I am saying, or if he wants to truck it. This is the philosophy, if you wish, behind this. I am not that familiar with the movement of your fruit from the Okanagan Valley. I am aware of it. I do not know whether this applies in your case or not.

The Chairman: Your last question, Mr. Whittaker.

Mr. Whittaker: You talk exactly like the Minister of Transport. He is trying to get all this stuff into his office, and this is what he is going to tell you. If the transportation companies in Canada have failed, or somebody else has failed in Canada, then go somewhere else to get it. Similar to what the Prime Minister was telling the young people—to go outside of Canada. But it is time, Mr. Chairman, as far as I am concerned, that we not be told this sort of thing. What you are really telling us is, get out of business. What are you going to have to carry? What responsibilities are you going to have? You have a responsibility, as far as I am concerned, in Canada, to transport produce and not tell us to go down across the line and do it that way. You . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Whittaker, I am going to have to interrupt you, otherwise other members will not be able to ask any questions. I think it is only fair to the others. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. Dr. Bandeen, from our discussion Tuesday evening, and from comments made by the Minister of Transport, I rest somewhat easier concerning the future of the passenger rail service between Montreal and Halifax. I am curious as to what representations you will make, if any, to the CTC railway branch when they are having their hearings?

Mr. Bandeen: I think we will follow the same procedure we did on the Transcontinental. We appeared at the beginning and we followed it very closely. We had witnesses at every one of their hearings and also in the summary and we certainly will put forward all the information that we have available.

[*Translation*]

teurs. À mons avis, ce n'est pas eux qui devraient la recevoir, puisque ce n'est pas leur faute s'ils ne peuvent être concurrentiels.

M. Bandeen: La raison, comme vous venez précisément de le dire, c'est que, si la subvention est donnée au producteur qui peut vendre son produit aux États-Unis et l'y transporter à meilleur compte, il devrait pouvoir le faire ou il devrait avoir la possibilité de choisir le transport routier. Dans le cas des céréales, l'expéditeur n'a pas tellement le choix, il doit les transporter par chemin de fer. Aux États-Unis cela se fait par transport fluvial ou routier. Tout ce que je veux dire, c'est que si l'on donne des subventions à un transporteur, l'expéditeur est presque obligé de transporter ses produits par son intermédiaire, alors que si l'on donne des subventions au producteur, celui-ci a la possibilité de choisir. S'il en coûte moins cher de faire le transport en chemins de fer américains, le producteur devrait pouvoir le faire et continuer à toucher sa subvention. Il devrait également avoir le choix de s'adresser au transporteur routier. C'est là la raison qui nous a motivés. Je ne suis pas bien au courant de la question du transport des fruits de la vallée de l'Okanagan. Et je ne sais si ces questions s'appliquent dans votre cas ou non.

Le président: Votre dernière question, monsieur Whittaker.

M. Whittaker: Vous parlez exactement comme le ministre des Transports. Il dit que si les compagnies de transport canadiennes n'ont pas été à la hauteur, on n'a qu'à s'adresser ailleurs. C'est comme le premier ministre qui dit à la jeunesse canadienne de partir à l'étranger. Il est temps, monsieur le président, que l'on arrête de nous dire ce genre de choses. En fait, vous nous dites fermer boutique. Quelles sont vos responsabilités? Vous avez la responsabilité pour autant que je sache de transporter des marchandises au Canada et non de nous dire de traverser la frontière .

Le président: Je regrette, monsieur Whittaker, mais je vais devoir vous interrompre, sans quoi les autres députés n'auront pas le temps de poser leurs questions. Je crois que cela n'est que juste, monsieur. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Monsieur Bandeen, vos discussions mardi soir et certains commentaires faits par le ministre des Transports, me rassurent en ce qui concerne l'avenir du service-voyageurs en chemins de fer entre Montréal et Halifax. J'aimerais savoir quelles recommandations vous allez faire à la C.C.T. lors des audiences?

M. Bandeen: Nous procéderons de la même façon que pour la question du Transcontinental. Nous avons comparu tout au début des audiences et nous les avons suivies de très près. Nous avions des témoins à chacune de ces audiences, ainsi qu'au cours des séances préliminaires. Nous transmettrons à la Société tous les renseignements dont nous disposons.

[*Texte*]

• 1030

Mr. Harquail: And that would be positive to continuation of passenger service onto your new man via Mr. Roberts recommending that that service be continued?

Mr. Bandeen: We will give them all the information on the cost, the volume of traffic, the market, our plans, anything they wish. The final decision, as I said on Tuesday night, comes down to what are the objectives of Via and how much do you want to spend on it. And that will be one of the things, I would assume, that the CTC has to take into account, and the public demand for it, in their decision. We will certainly give them all the information we have.

Mr. Harquail: I am curious, do you have input as to where they conduct these hearings? Do you make any recommendations or comments to them?

Mr. Bandeen: No, normally we do not. Normally they make up their schedule and we do not influence it one way or another unless there is some particular point that we think should be raised, but we can mention it to them for whatever that is worth.

Mr. Harquail: Well, I would appreciate that. I have some correspondence now with Mr. Benson of CTC suggesting that they conduct the hearings for the Atlantic area in Campbellton, New Brunswick. Historically it has always been in Halifax or maybe Fredericton or Moncton, but since it is the halfway point between Montreal and Halifax, and has always been a major rail centre in that part of the country, I would like to give those Canadians in that part of the country an opportunity to more easily appear to present their briefs and recommendations with respect to that.

I am wondering if you could tell me what the status is on the washout at Ste-Sabine. When will it be put back into operation?

Mr. Bandeen: I do not have that information, but I think Mr. Latimer who is in charge of the rail operation has information on that.

The Chairman: Mr. Latimer.

Mr. Latimer: I cannot give you a definite date. It has proved to be an exceedingly difficult problem. At the present time we are following the advice of the best outside soil consultants that we can get. The advice has been to try to dry this 60 to 90 feet of blue clay by drilling several hundred wicking holes to suck the moisture off. We have almost completed the process of inserting those wicking holes and it is starting to dry out and stabilize. We are hoping that we can reopen the line for light traffic, including the passenger train, by early May, but we do not have any definite assurance of that because we do not know how fast the drying out process will take place.

Mr. Harquail: Not before May? Do you have any idea to inform the Committee as to the approximate cost involved since the time of the washout? What are we looking at in terms of . . . ?

[*Traduction*]

M. Harquail: Et vous êtes en faveur de la continuation du service-voyageurs? M. Roberts recommandera au nom des chemins de fer que ce service soit poursuivi?

M. Bandeen: Nous donnerons à nos témoins tous les renseignements en ce qui concerne le coût, le volume de trafic, le marché, nos plans, bref tous les renseignements. La décision finale, comme je l'ai dit mardi soir, reviendra en fait à décider quels sont les objectifs de Via et combien d'argent on est prêt à dépenser pour ce service. Je suppose qu'il s'agit là d'une question dont la CCT devra tenir compte, ainsi que de la demande publique d'un tel service.

M. Harquail: Avez-vous votre mot à dire sur l'endroit où se tiendront ces audiences? Pouvez-vous faire des recommandations ou des commentaires à cet égard?

M. Bandeen: Normalement, nous n'en faisons pas. C'est généralement la Société qui établit son horaire et nous ne l'influençons pas d'une façon ou d'une autre, à moins que nous n'estimions que nous devons soulever une question en particulier. De toute façon, nous pouvons toujours la leur mentionner pour ce qu'elle vaut.

M. Harquail: Je suis actuellement en correspondance avec M. Benson de la CCT. Je suggère à la Commission de tenir les audiences de la région de l'Atlantique à Campbellton, au Nouveau-Brunswick. Depuis toujours, elles ont eu lieu à Halifax, Fredericton ou Moncton, mais étant donné que Campbellton se trouve exactement à mi-chemin entre Montréal et Halifax et qu'il s'agit d'un centre ferroviaire important pour cette région du pays, j'aimerais donner aux Canadiens de cette région la possibilité de présenter leurs mémoires et leurs recommandations.

Où en sont les choses dans le cas de l'effondrement de la voie à Sainte-Sabine? Quand la voie sera-t-elle à nouveau praticable?

M. Bandeen: Je n'ai pas les renseignements et je demanderai à M. Latimer, qui est responsable de l'exploitation des voies, de vous donner ce renseignement.

Le président: Monsieur Latimer.

M. Latimer: Je ne pourrais vous donner une date définitive. Il s'agit d'un problème très difficile à résoudre. À l'heure actuelle, nous donnons suite aux conseils des meilleurs consultants extérieurs en la matière. Ceux-ci nous ont conseillé d'assécher la glaise sur une profondeur de 60 à 90 pieds en forant plusieurs centaines d'orifices, afin de permettre à l'humidité de s'échapper. Ce travail est presque terminé et le terrain commence à se dessécher et à se stabiliser. Nous espérons pouvoir rouvrir la voie au trafic léger, ce qui comprend les trains de voyageurs, au début de mai, mais nous ne pouvons l'assurer, étant donné que nous ne savons pas exactement combien de temps il faudra pour que le sol se dessèche complètement.

M. Harquail: Pas avant mai? Pouvez-vous dire au Comité quels frais ont été engagés depuis cet effondrement?

[*Text*]

Mr. Latimer: In very approximate terms, we are approaching $1 million dollars. That is very approximate and we will not know until the opening of the line exactly how much it has cost.

Mr. Harquail: Thank you, sir. Moving from floods to fires, how is the Matapédia Bridge?

Mr. Latimer: I believe it is to be opened this morning.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, through you to Dr. Bandeen, you talked earlier about the chaleur area and the question of absentee management and decisions that are being made by your corporation now out of the Atlantic area by Vice-President Blair. The people who come to see me, the union people there and others, indicate that the traffic has been maintained. They have a new facilitity there to replace the old roundhouse. It is the new maintenance shop, and they have experienced, qualified men to do the work there. I am wondering whether or not you would agree to have a word with Mr. Blair about having local people head up those operations. They tend to move people from the West or from Central Canada into the supervisory positions, would it not be possible to consider some of the people from that area?

Mr. Bandeen: I am sure that we do and will, but I think you would agree that we have to have the freedom to move people around for experience. I think as you pointed out at our Tuesday night session, we have one of your former constituents, Mr. Cormé in Montreal, as vice-president of public relations. So it has not been a one-way operation.

• 1035

Mr. Harquail: No. Well, we support that, that is positive. We do find that we have problems with these so-called efficiency experts who arrive on the scene. Our people are concerned about these type of people who arrive on the scene representing CNR. They float around for a year and a half, two years, and, then, we lose for example 16 or 20 positions, which was the story of moving the accounting people back to Moncton, which meant a little better than a quarter of a million dollars to the economy of that particular small community which was a really severe blow. And it is that type of thing that we are concerned about.

I think the local citizens, the people who have worked, faithfully, for the CNR over the years, and the representatives, the MLAs, the city council and so on, would breathe a lot easier if there were more open communication and dialogue about how these things are being analysed and approached and what the ultimate decisions are going to be so they can work along with CN.

Mr. Bandeen: I will certainly mention this to Mr. Blair and we do try to do precisely that. And we try to consult with all the interested people whenever we are making major changes. We are very much aware of the effect of removing five, six or ten people from a small community on the money going into that community. And we do not do it lightly.

[*Translation*]

M. Latimer: De façon très approximative, il nous en coûtera environ un million de dollars, et ce n'est que quand on rouvrira la voie à la circulation que l'on saura exactement combien cela aura coûté.

M. Harquail: Je vous remercie. Pour changer un peu le sujet, en passant des inondations aux incendies, quelle est la situation du pont de la Matapédia?

M. Latimer: Je crois qu'il sera rouvert ce matin.

M. Harquail: Vous avez parlé précédemment de la région de la Baie des Chaleurs pour laquelle les décisions sont prises à partir de la région Atlantique par le vice-président Blair. Les personnes qui viennent me voir, les membres du syndicat, et d'autres, me disent que la circulation y a été maintenue. On dit que le dépôt a été remplacé par de nouvelles installations, qu'il existe un nouvel atelier d'entretien et que le personnel est qualifié. Seriez-vous d'accord pour suggérer à M. Blair d'engager du personnel local pour les postes de commande et de surveillance; en effet, ce personnel semble être importé de l'Ouest ou du centre du Canada. Ne serait-il pas possible d'engager des personnes de l'endroit?

M. Bandeen: Je suis certain que c'est ce qui se passera, mais vous devez sans doute être d'accord avec moi pour dire que nous devrions être libres de déplacer notre personnel, qui pourrait ainsi acquérir de l'expérience. Comme vous l'avez dit mardi soir, un de vos anciens électeurs, M. Cormé, est maintenant vice-président des relations publiques à Montréal. Ainsi donc, il ne s'agit pas seulement de mutations à sens unique.

M. Harquail: Non, il s'agit là d'une très bonne chose, de quelque chose de positif. Cependant, nous semblons avoir des problèmes avec ces soi-disant spécialistes de la gestion, et nos gens se préoccupent de ce problème. Cela dure pendant environ un an et demi, deux ans, puis nous en perdons 16 ou 20, comme à la suite du déménagement du personnel de la comptabilité à Moncton, ce qui signifiait un peu plus d'un quart de million de dollars, retiré de l'économie de cette petite localité, un coup très dur. Et c'est ce genre de chose qui nous inquiète.

A mon avis, les citoyens de la localité, les personnes qui ont travaillé loyalement pour le CN au cours des années, les représentants et les députés, le conseil de ville et tous les autres seraient beaucoup plus à l'aise s'il y avait plus de communication et de dialogue au sujet de la façon dont ces choses sont analysées et traitées de même qu'au sujet des décisions finales de sorte qu'ils puissent travailler en collaboration avec le CN.

M. Bandeen: J'en ferai certainement part à M. Blair et c'est exactement ce que nous essayons de faire. Nous essayons de discuter avec toutes les personnes intéressées chaque fois que nous apportons des changements importants. Nous sommes très conscients, quand nous déménageons 5, 6 ou 10 personnes loin d'une petite ville, de l'effet que cela peut avoir sur les revenus de cette petite localité. Et nous ne le faisons pas à la légère.

[*Texte*]

Mr. Harquail: I am wondering if, shifting back to the national scene, Dr. Bandeen, you could tell the Committee, since you have been in the position of President, what do you see as the future for Canadian National in the next two, three or five years?

Mr. Bandeen: Well the future can be measured in many ways. As far as volume of traffic is concerned, I think we have a very bright growth future. It is going to cross the country, our biggest area of growth is going to be in Western Canada in the rail side, it is going to be, generally, from Toronto to the West Coast but, more particularly, say, from the Prairie Provinces to the West Coast. Therefore our biggest problems and challenges are going to come in handling the traffic from Edmonton to Vancouver. I hope that the northern route to Prince Rupert is fully developed in the next 10 years. There is every indication that there is coal in North Eastern British Columbia, in quantity, and the decision, of course, is not ours but a governmental one, a federal-provincial one, as to whether they go ahead with the development. But, if that goes ahead, I foresee Prince Rupert coming along as a major port on the West Coast of Canada.

Now the growth in Central Canada and in Quebec—we look for it to be in line with what goes on in the economy of Canada. The one in Western Canada is going to exceed the economy in Canada. In the Maritime area, in all of the Atlantic Provinces, the growth is slower but I believe the growth in GNP is generally predicted to be slower.

The other side of that is that we, for historical reasons, have a much greater investment in the Atlantic Region than we do in Western Canada because we took over a number of railways that were operating as competing railways, and we had a base of trackage and facilities which were much larger than probably were needed at that time and we are growing into them.

The same thing happened in Western Canada but we reached the point where we had gotten up to capacity in the last few years and, now, we are spending a great deal of time and effort in expanding the capacity of our plant.

In telecommunications we see growth across the whole country. It is a growth industry and so I think the future of CN is quite a bright one. If we can straighten out some of the points or all of them, that I listed in that opening statement, then we should be self-financing, we should be able to earn enough money and retain earnings to finance the capital expansion and the replacement of capital that is required. And this will mean that we are providing an efficient economical service to the people of Canada which I think is our function.

Mr. Harquail: You have moved in a new direction with the concept of *Via*. Are there any other new techniques that you have on the planning boards that we will see in the immediate

[*Traduction*]

M. Harquail: Pour en revenir à la scène nationale, M. Bandeen, et puisque vous êtes président, pourriez-vous dire au comité quel est, selon vous, l'avenir du CN au cours des deux, trois ou cinq prochaines années?

M. Bandeen: L'avenir peut être envisagé de plusieurs façons. Pour ce qui est du volume du trafic, je crois que notre croissance sera considérable. Nous allons faire affaire partout au pays; le gros de notre croissance se fera dans l'Ouest du Canada dans le transport par rail, et se fera de Toronto jusqu'à la côte Ouest mais principalement, disons, des provinces des Prairies jusqu'à la côte Ouest. Conséquemment, notre plus grand défi et nos plus grandes difficultés seront d'organiser le trafic à partir d'Edmonton jusqu'à Vancouver. J'espère que la route du Nord jusqu'à Prince-Rupert sera complètement terminée au cours des 10 prochaines années. Il semble y avoir des quantités considérables de charbon au nord-est de la Colombie-Britannique et il appartient aux gouvernements provincial et fédéral, plutôt qu'à nous, de décider si on en fera l'exploitation. Mais si cette exploitation est entreprise, je prévois que Prince-Rupert deviendra un des principaux ports de la côte Ouest du Canada.

Pour ce qui est de la croissance dans le centre du Canada et au Québec, nous nous attendons à ce qu'elle soit en rapport avec l'économie du reste du Canada. La croissance dans l'Ouest dépassera la croissance économique du Canada. Dans les Maritimes, pour toutes les provinces atlantique, la croissance sera plus lente mais je crois qu'on prévoit une croissance du PNB plus lente dans l'ensemble.

D'autre part et pour des raisons historiques, nous avons un investissement beaucoup plus considérable dans la région atlantique que dans l'Ouest du Canada, car nous avons racheté le contrôle d'un certain nombre de sociétés ferroviaires qui se faisaient concurrence; nous avons un nombre de voies ferrées et d'installations beaucoup plus considérable que ce qui était probablement nécessaire à cette époque et c'est ce qui assure notre croissance.

La même chose s'est produite dans l'Ouest du Canada; nous avions atteint notre capacité au cours des dernières années et maintenant nous consacrons beaucoup d'argent et de temps das le but d'accroître nos possibilités.

Pour les télécommunications, nous prévoyons une croissance pour l'ensemble du pays. C'est une industrie en pleine croissance et je crois donc que le CN a un avenir très brillant dans ce domaine. Si nous pouvions résoudre quelques-uns ou même tous les problèmes dont j'ai fait l'inventaire dans ma déclaration d'ouverture, alors nous devrions être financièrement autosuffisants, nous devrions pouvoir gagner suffisamment d'argent et consacrer ces sommes au financement d'achats immobiliers et au remplacement nécessaire de certaines immobilisations. Cela signifierait que nous assurerions aux citoyens du Canada un service efficace et économique, ce qui est, à mon avis, notre rôle.

M. Harquail: Vous avez pris une nouvelle orientation avec le concept Via. Il y a-t-il d'autres nouvelles techniques en voie de préparation et que nous verrons appliquer dans un avenir

[*Text*]

future as new directions, or new methods, in the operation of the railway in Canada?

Mr. Bandeen: We moved last year administratively, as I indicated in here, to a profit-centre basis for a lot of our operations. We are, after all, now, a $2.5 billion-a-year corporation in annual revenue. We are trying to break it into homogeneous units so that we can put one person in charge of it and he will be responsible, through his staff, for the operation of it.

Via is one example of this. We separated the passenger out, it is now a separate corporation.

I presume, if things go according to schedule, we should have CN Marine comprised of all the ferry operations and the coastal operations around Newfoundland, and the ferry operations in the total Atlantic Provinces, as a separate corporation by the end of this year, hopefully with headquarters somewhere in the Atlantic Region and with a president and the person responsible for it. My desire there is to give better service and, I hope, at a lesser cost to the federal government than they are now paying. Now, we will go on from there with other parts of the company, and eventually hotels and telecommunications will be in there either as a separate corporation or similar to a corporation.

• 1040

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, the problems that were mentioned by Mr. Whittaker are not unique to British Columbia. The problem of moving perishable commodities in Canada by rail is getting very serious, very difficult. I would like to draw this to your attention, as I have each time there has been a railroad executive in front of this Committee. For instance, your scheduling on CNR for export to Halifax from Carleton County in New Brunswick has moved from 40-hour, plus or minus, requirement from time of departure from station in Carleton County to a minimum 96-hour requirement for guaranteed delivery at boatside for transfer to boat.

In the area of transfers to Saint John for export, you have moved from less than 24 hours to 72 hours. It is rather disheartening to see this happen.

There was a very serious problem in the port of Saint John this winter. I am sure you are familiar with it, to some degree at least. There was a lack of equipment and there was slow scheduling compared with what was available 20 years ago. Have you any plans to try to correct this? Are you going to get equipment? Are you going to speed up scheduling? What is the plan? Are you clobbering the Harbours Board for better co-operation?

[*Translation*]

rapproché, une nouvelle orientation ou de nouvelles méthodes pour l'exploitation des chemins de fer au Canada?

M. Bandeen: Comme je l'ai dit plus tôt, l'an dernier nous avons adopté une méthode administrative fondée sur le profit pour un bon nombre de nos exploitations. Après tout, nous sommes maintenant une société dont les revenus annuels s'élèvent à 2.5 milliards de dollars. Nous essayons de nous diviser en unités homogènes de sorte que nous puissions nommer une personne responsable de chaque unité. C'est cette personne, par l'intermédiaire de son personnel, qui sera responsable de l'exploitation de son secteur.

VIA est un exemple de cette pratique. Nous avons séparé le service de transport de passagers qui est maintenant une société indépendante.

Si l'échéancier est respecté, je pense que d'ici la fin de l'année, une société indépendante appelée CN Marine sera créée; elle comprendra toutes les exploitations côtières et de traversiers dans la région de Terre-Neuve de même que les exploitations de traversiers dans l'ensemble des provinces atlantiques. Il est à espérer que le bureau principal sera situé dans la région atlantique et sera doté d'un président de même que d'une personne responsable. Mon but est d'assurer un meilleur service et, je l'espère, à un coût moindre que ce que le gouvernement fédéral paie maintenant. Puis nous passerons à d'autres services de la société et tôt ou tard aux hôtels et aux télécommunications où seront également constituées des sociétés indépendantes ou des organismes semblables à une société.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, les problèmes dont a fait état M. Whittaker ne sont pas exclusifs à la Colombie-Britannique. Le problème du transport de biens périssables par voie ferrée au Canada devient de plus en plus sérieux. Je désire porter ce fait à votre attention, comme je le fais chaque fois qu'il y a un administrateur des chemins de fer devant ce comité. Par exemple, le temps nécessaire au transfert par le CN pour l'exportation à partir de Halifax pour Carleton County au Nouveau-Brunswick est passé approximativement de 40 heures, calculées à compter du départ de la gare de Carleton County, à un minimum de 96 heures exigées pour une livraison assurée au port pour chargement à bord du navire.

Dans le domaine de l'expédition au port de Saint-Jean pour exportation, votre temps de livraison qui était autrefois de moins de 24 heures est maintenant de 72 heures. Une telle situation est pour le moins décourageante.

Il y a eu de très sérieuses difficultés au port de Saint-Jean cet hiver. Je suis persuadé que vous êtes au courant, au moins dans une certaine mesure. L'équipement était insuffisant et les délais plutôt longs par rapport au service disponible il y a 20 ans. Avez-vous prévu de corriger cette situation? Allez-vous faire l'acquisition d'équipement? Allez-vous accélérer le transport? Quels sont vos plans? Faites-vous pression auprès du Conseil des ports nationaux pour obtenir une meilleure collaboration?

[*Texte*]

Mr. Bandeen: Are we referring here to potatoes primarily? Is this your concern?

Mr. McCain: Primarily, but perishables in general. The apples in the Okanagan that have to go to the States for shipment.

Mr. Bandeen: But in the case of the Maritimes, you are talking of potato movement . . .

Mr. McCain: Primarily potatoes, yes.

Mr. Bandeen: Well, the potato movement, as I think we all know, is a great and serious problem in P.E.I. and New Brunswick. We are perfectly aware of it. We have been working with the provinces, with the growers, with the producers.

As you know, we have been using for a number of years for heated-car purposes the older cars of an American firm that we were able to lease on extremely reasonable terms. These cars have reached an end of their useable and repairable life. We have agreed to repair some of them but they are going to be phased out by—I have forgotten; I think it is 1979 when the last of them will go. And there simply has to be a change by that point in the equipment and throughout the life of it.

Our studies and indications are in two directions: one, for central Canada, use some of the heated box cars which are now going down and coming back empty. We are going to try to cyrcle them so they come back carrying potatoes, which would be the best service we could give.

Two, we are also trying to establish some sort of warehousing, particularly in Prince Edward Island but also in New Brunswick, and we are looking at refrigerated trailers. These are much easier to operate than our reefer cars on the railway, and we would carry them on flatcars.

But we have to have the co-operation of all the people involved, including, of course, the producers. And this winter the situation at Saint John and Halifax was one of our having cars down there under load on speculation, if you wish. And when ships were going to arrive and if there was a shortage of cars in the field—at times we had an amazing number waiting for unloading at the harbour. Now, whose fault is this? I do not think at this point I can give you an answer on that. But I know that when the greatest crisis arose for a shortage of cars, we had an amazing number load sitting waiting at export ports, mainly because the ships were not there or the markets were not confirmed.

But, yes, in answer to your question, we are aware of it; we are going to work on it. This is a topic which is moving at a rate that does not cover costs, and we either have to lower the

[*Traduction*]

M. Bandeen: Parlons-nous ici des pommes de terre, surtout? Est-ce là ce qui vous inquiète?

M. McCain: Ce sont les pommes de terre surtout, mais également les autres produits périssables, comme les pommes de l'Okanagan qui doivent être expédiées aux États-Unis.

M. Bandeen: Mais dans le cas des Maritimes, vous parlez du transport des pommes de terre . . .

M. McCain: Oui, principalement des pommes de terre.

M. Bandeen: Eh bien, le transport des pommes de terre, comme nous le savons probablement tous, constitue un problème considérable et très sérieux dans l'Île-du-Prince-Edouard de même qu'au Nouveau-Brunswick. Nous en sommes tout à fait conscients. Nous avons travaillé en collaboration avec les provinces, avec les cultivateurs de même qu'avec les producteurs.

Comme vous le savez, nous avons, pendant bon nombre d'années, utilisé les wagons chauffés d'une société américaine que nous pouvions louer à un prix très raisonnable. Ces wagons ne sont maintenant plus utilisables et sont impossibles à réparer. Nous avons accepté d'en réparer quelques-uns, mais ils seront graduellement abandonnés d'ici . . . j'ai oublié, je crois que le dernier de ces wagons sera abandonné en 1979. Et il devra absolument y avoir un changement à partir de ce moment dans l'équipement et dans l'utilisation que nous en ferons.

Nos études vont dans deux sens: d'abord, pour le centre du Canada, nous voulons utiliser certains des wagons chauffés qui maintenant se rendent là-bas mais en reviennent vides. Nous allons essayer de les faire circuler de façon cyclique de sorte qu'ils reviennent chargés de pommes de terre, ce qui serait le meilleur service possible.

Deuxièmement, nous essayons également d'établir une formule quelconque d'entreposage, particulièrement dans l'Île-du-Prince-Édouard mais également au Nouveau-Brunswick et nous envisageons l'acquisition de roulottes réfrigérées. Elles sont beaucoup moins coûteuses et plus simples de fonctionnement que nos wagons réfrigérés sur rail et nous les transporterions sur des wagons plate-forme.

Mais nous devons obtenir la collaboration de toutes les personnes en cause, y compris évidemment les producteurs. Et cet hiver la situation à Saint-Jean et à Halifax était telle que nos wagons faisaient l'objet de spéculations, si vous voulez. Et quand les navires étaient près d'arriver, s'il y avait un nombre insuffisant de wagons disponibles, un nombre incroyable de navires devait attendre le déchargement dans le port. A qui la faute? Je ne crois pas pouvoir donner de réponse à cette question maintenant. Mais je sais qu'au moment de la grande crise découlant de la non-disponibilité des wagons, nous en avions un nombre incroyable qui étaient chargés et qui attendaient dans les ports d'exportation, principalement parce que les navires n'étaient pas là ou que les commandes n'étaient pas confirmées.

Mais, pour répondre à votre question, oui, nous sommes conscients du problème; nous allons nous en occuper. C'est un domaine où les revenus ne couvrent pas les dépenses et nous

[*Text*]

cost or increase the rates. I hope we can do a little bit of both by working closely with all the people concerned.

• 1045

Mr. McCain: What is the cost of moving a comparable mileage in the State of Maine?

Mr. Bandeen: I cannot tell you that; I do not know.

Mr. McCain: I think, sir, if we are running at about cost—I am not aware of the up-to-date cost—the actual rail-haul cost from comparable points in the State of Maine to Searsport and Winterport was a little bit more than half of the freight cost charged by CP-CN for movement to Saint John.

Mr. Bandeen: I do not know this. We can check it.

Mr. McCain: That little line was showing a profit and it is very difficult for us to understand why the rate should be that much higher. There is an item or two different involved but I do not think it accounts for all the difference in cost.

Furthermore, are you thinking now in terms of the refrigerated equipment or are you thinking in terms of temperature-controlled equipment? You have the units for the transport of frozen produce.

Mr. Bandeen: It is temperature controlled; that is we are looking at here. It is heated that you need more than refrigerated.

Mr. McCain: That is right. So you are thinking in terms of temperature control and not the diesel unit.

Mr. Bandeen: That is right. One of the big things we are hoping to do is that we move in from Central Canada canned fruit as an example. It requires the same temperature-control mechanism as potatoes do. We move it in to the Maritime Provinces in large quantities and these cars in the past have come back empty because to stop them for the loading of potatoes created a much longer cycle and there were not sufficient cars. But with the sophistication we have with computers now we think we can divert more and more of the empties so that they can actually pick up loads on the way back to Montreal and Toronto. This will reduce the cost to us because it is a back-haul movement.

Mr. McCain: Five years ago, among other points in time, the New Brunswick government and the potato industry pleaded for just that thing and we were turned down, rejected out of hand, as being idiots.

Mr. Bandeen: I can tell you now that we are going to move to that. The big difference between five years ago and now is that we now have a sophisticated real-time computer system that will allow us to control this equipment in a way that we could not five years ago.

Mr. McCain: I hope you can do that. There is, I think, a requirement of co-operation between the Harbours Board, the CNR, the shipper, the producer—I think there is a deficiency there—but basically I do not believe anybody can schedule a

[*Translation*]

devrons ou bien réduire les coûts ou bien augmenter les tarifs. J'espère que nous pourrons faire un peu des deux en travaillant en collaboration étroite avec les personnes en cause.

M. McCain: Quel serait le coût du transport pour un millage comparable dans l'État du Maine?

M. Bandeen: Je n'en sais rien.

M. McCain: Je puis vous dire que le coût du transport par chemins de fer à partir d'endroits comparables dans l'État du Main vers Searsport et Winterport est légèrement supérieur à la moitié du tarif demandé par CP-CN de ces endroits à Saint-Jean.

M. Bandeen: Nous pourrions vérifier. Je ne suis pas au courant.

M. McCain: Or, cette petite voie faisait des bénéfices et nous ne comprenons vraiment pas pourquoi notre tarif devrait être tellement plus élevé. Si l'on tient compte d'un détail ou deux, cela ne pourrait quand même pas expliquer une telle différence.

De plus, voulez-vous parler de wagons frigorifiques ou simplement de wagons à température contrôlée?

M. Bandeen: De wagons à température contrôlée. En fait, nous avons plus besoin de wagons chauffés que de wagons frigo.

M. McCain: Précisément. Vous voulez parler des wagons à température contrôlée.

M. Bandeen: Oui. Nous voulons nous attaquer à une question fort importante, celle du transport de fruits en conserve à partir du centre du Canada. Ces produits doivent être transportés, comme les pommes de terre, dans des wagons à température contrôlée. Ces fruits en conserve sont amenés dans les provinces Maritimes. Auparavant, les wagons retournaient à vide, étant donné que le chargement des pommes de terre prenait trop de temps et que le nombre de wagons n'était pas suffisant. Cependant, grâce à l'utilisation d'ordinateurs, nous pourrons retenir ces wagons, qui seront, pour le voyage de retour vers Montréal et Toronto, chargés de pommes de terre. Cela réduira le coût, puisqu'il ne s'agira pas pour ces wagons de retourner à vide.

M. McCain: Il y a cinq ans, le gouvernement du Nouveau-Brunswick et l'industrie de la pomme de terre ont réclamé précisément ce genre de chose et on a rejeté une telle proposition en disant que nous étions des idiots.

M. Bandeen: C'est pourtant dans cette direction que nous allons. En fait, la grande différence entre maintenant et il y a cinq ans, c'est que nous possédons un système d'ordinateurs beaucoup plus perfectionné, qui nous permettra de contrôler ces wagons comme nous ne pouvions le faire il y a cinq ans.

M. McCain: J'espère que tout ira bien. Il faudra évidemment la collaboration du Conseil des ports nationaux, du CN et de l'expéditeur, ainsi que des producteurs,—c'est ce qui manque à l'heure actuelle,—mais il n'est pas possible de

[*Texte*]

boat within a few hours of time to come in there and the equipment just will not handle it.

Mr. Bandeen: And I think perhaps we have to look at storage facilities. I am not saying who should be responsible for them but we need storage facilities close to the producer; we would also need storage facilities at a harbour or perhaps in Montreal and Toronto so that they can be moved on the rail on a more economic basis and still the over-all cost would be lower.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I hope that the CNR can do something about this in a constructive way both in the recycling of equipment and in the supplying of additional equipment. The problem is that the units which were used down there just cannot be heated when they are parked and part of the reason that you had stuff parked down there was the reprocessing, the regrading of material . . .

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. McCain: . . . which froze in cars which could not be heated while they were standing still. This was a rather erroneous allocation of equipment. It should not have been in that kind of service at all.

Mr. Chairman, I do not know exactly how much time I have and there are a great many things to cover. I have two questions. One, in view of the fact that the Government of Canada has bought preferred and no-par value stocks to the amount of about $1,800 million, some of which carries 4 per cent interest, what justification is there for the company seeking additional equity money? Is this a low ratio of equity money versus, we will say, the CPR because it has to be considered equity money? A 4-per-cent dividend is not very attractive to stockholders so your money on this basis is as cheap as anybody's money.

Mr. Bandeen: That is equity; that is preferred shares.

Mr. McCain: All right, but it is equity money?

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. McCain: And that is what you said you were looking for?

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. McCain: Money that you would not have to pay 10 and 12 per cent interest on . . .

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. McCain: . . . in your appearance here the other day. Is it that your ratio of this money is too low? Is this why you want to sell common stock publicly or what is the reason?

• 1050

Mr. Bandeen: As you will see when we publish the 1976 report within the next three weeks, our ratio is 60 per cent debt of the total of our equity. Last year the CPR's was around 34 per cent. I understand that in 1976 it is going to be 36 per cent, or somewhere in that vicinity. So, we are asking that our debt equity ratio be put somewhat close to the neighbourhood of the CPR's, and this would involve a change

[*Traduction*]

prévoir le transport en bateau dans un délai de quelques heures seulement.

M. Bandeen: Je crois qu'il faudra étudier la question des entrepôts. Je ne sais pas à qui incomberait la responsabilité, mais nous aurions besoin d'installations d'entreposage à proximité des producteurs, ainsi que dans les ports de Toronto et de Montréal. Le transport par chemins de fer se ferait alors de façon beaucoup plus économique et le coût total serait beaucoup moins élevé.

M. McCain: Monsieur le président, j'espère que le CN envisagera la question du recyclage de l'équipement et de l'achat de nouveau matériel de façon positive. Le problème est que les wagons ne pouvaient être chauffés et qu'ils ne pouvaient, par conséquent, revenir avec des produits périssables sans les endommager.

M. Bandeen: Oui.

M. McCain: Bien souvent, les produits gelaient dans les wagons qui ne pouvaient être chauffés. En fait, on avait mal choisi le matériel.

Monsieur le président, je ne sais pas de combien de temps je dispose, mais j'ai pas mal de questions à discuter. La première: le gouvernement du Canada a acheté des actions préférentielles pour une valeur de $1,800,000, dont certaines ne portent pas d'intérêt et certaines portent un intérêt de 4 p. 100. Pourquoi la compagnie essaie-t-elle d'obtenir du capital-actions supplémentaire? L'intérêt n'est-il pas peu élevé par rapport au CP, précisément parce qu'il s'agit de capital-actions? Car, en fait, un dividende de 4 p. 100 n'est pas très attrayant pour les actionnaires et votre argent n'a pas beaucoup de valeur.

M. Bandeen: Il s'agit de capital-actions, d'actions préférentielles.

M. McCain: De capital-actions?

M. Bandeen: Oui.

M. McCain: Et c'est ce que vous cherchiez à obtenir?

M. Bandeen: Oui.

M. McCain: De l'argent pour lequel vous n'auriez pas à verser des intérêts de 10 à 12 p. 100.

M. Bandeen: Oui.

M. McCain: Est-ce la raison pour laquelle l'intérêt est si bas? Est-ce la raison pour laquelle vous voulez vendre des actions ordinaires au public? Quelle est la raison en fait?

M. Bandeen: Comme vous pourrez le constater dans notre rapport pour l'année 1976, qui sera publié d'ici les trois semaines à venir, notre ratio d'endettement équivaut à 60 p. 100 de notre actif. Celui du CP pour l'année dernière s'élevait à 34 p. 100 environ. Je crois savoir que pour 1976 il s'élèvera à 36 p. 100 environ. Nous demandons par conséquent que notre ratio d'endettement soit voisin de celui du CP et, pour ce faire,

[*Text*]

from debt to equity of approximately $800 million, $808 million would put us at 38 per cent, which is not as low as the CPR, but it is in the same general neighbourhood.

We have a stronger argument than just asking for this on the basis of the equity position. We contend that because profit appreciation was not charged over the years—and it was proper at the time, and I should not use that term, I do not mean that it was against accounting principles, but it was on a different theory—that the deficits would have been higher or the profits lower over the years and, indeed, we would have had that money to finance capital expansion. Because we did not have this, we had to go out in the market and borrow money or borrow money from the government. So, we are saying that should be recognized and we should have a chance to make that change.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. McCain on a point of order.

Mr. McCain: We have not had time enough in this Committee meeting and the other meeting to conduct a good directors' meeting for the CNR. I think the President will agree with us that many directors' meetings have gone much longer. I wish we could have a wider and more in-depth opportunity, and I would like to move that this Committee should recommend to the Minister that, upon the tabling of the financial report of the CNR, this Committee be given an opportunity to have an in-depth consideration of the CNR and its operation in Canada.

The Chairman: What we can do, once the report is submitted, as long as we obtain a reference from the House, is we can have the CNR in for as many meetings as the Committee desires.

Mr. McCain: Yes, but I am moving that this Committee recommend to the Minister that this be done at the earliest possible moment after the tabling of the report. The last one, Mr. Chairman, if I remember correctly, went months and maybe a year before it was considered by the Committee.

Mr. Forrestall: Three years.

Mr. McCain: Three years.

Mr. Forrestall: That is right. The operational lead-in took three years.

The Chairman: Could you provide that to the Chair in writing, Mr. McCain.

Order, please. We have nine minutes left. At the moment we have four more questioners, and there is no way we can get them in in nine minutes. The next questioner will be Mr. Turner and then Mr. Forrestall, and there are two others. Mr. Watson, who is the Chairman of the Indian Affairs Committee, and who is occupying this room next, suggested that we extend the period for another five minutes. I doubt that even an additional five minutes will provide sufficient time for the questioners.

[*Translation*]

il faudrait transformer 800 millions de dollars environ de nos dettes en actif. En en transformant 808 millions de dollars, notre ratio d'endettement s'élèverait à 38 p. 100. Il serait donc supérieur à celui du CP, mais il en serait cependant voisin.

Nous ne voulons pas nous limiter à cela en ce qui concerne notre actif. Comme on n'a pas tenu compte de l'intérêt des bénéfices au cours des années—cela était régulier à l'époque, mais je ne devrais pas utiliser ce terme, je ne veux pas dire que c'était aller là à l'encontre des pratiques comptables et il s'agit d'une théorie différente—nous estimons que les déficits ont été plus élevés, ou les bénéfices plus faibles et que nous n'avons pas pu disposer de ces sommes pour financer les nouvelles immobilisations. De ce fait, il nous a fallu emprunter sur le marché libre ou au gouvernement. Nous estimons que l'on devrait nous donner la possibilité de faire ces modifications.

Le président: Merci, monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur McCain invoque le Règlement.

M. McCain: Notre Comité n'a pas eu suffisamment de temps pour discuter avec les membres du conseil d'administration du CN, que ce soit aujourd'hui ou lors de réunions antérieures. Je pense que le président conviendra avec nous que beaucoup de réunions auxquelles ont comparu des membres de conseils d'administration ont duré beaucoup plus longtemps. J'aimerais donc qu'il soit possible de faire un examen plus large et plus approfondi et c'est pourquoi je propose que le Comité recommande au ministre que, une fois le rapport financier du CN déposé, nous puissions rencontrer les représentants de cette société afin d'effectuer un examen plus approfondi de ses activités au Canada.

Le président: Une fois que le rapport sera déposé, et dans la mesure où nous recevrons un ordre de renvoi de la Chambre, le Comité pourra organiser autant de réunions qu'il le voudra avec les représentants du CN.

M. McCain: C'est très bien, mais je propose que le Comité recommande au ministre que cela soit fait sans tarder, une fois que le rapport sera déposé. Monsieur le président, si je me souviens bien, la dernière fois, il a fallu attendre des mois, une année peut-être, avant que le Comité ne soit saisi du rapport.

M. Forrestall: Trois ans.

M. McCain: Trois ans.

M. Forrestall: C'est exact. Il a fallu attendre trois ans avant la présentation de ces documents.

Le président: Monsieur McCain, voudrez-vous bien remettre cette motion par écrit à la présidence.

A l'ordre, s'il vous plaît. Quatre membres veulent encore intervenir et il ne sera absolument pas possible de leur en donner l'occasion en neuf minutes. Le prochain sera M. Turner, suivi par M. Forrestall, et il y en aura encore deux autres. M. Watson, le président du Comité des affaires indiennes, qui va se réunir dans cette pièce après nous, m'a proposé de prolonger nos délibérations pendant cinq minutes. Je crains que cela ne soit pas suffisant pour que tous les membres inscrits sur ma liste puissent intervenir.

[*Texte*]

Is it agreed by the Committee that we continue for an additional five minutes, say until 11;05, and see what happens at that point? Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: Mr. Bandeen, are you aware there is a shortage of cars, I think, at Bridgewater, Nova Scotia, and it is mostly export business out of that area. Why is there a shortage of cars? I think 37 cars were ordered and you shipped 24, and they are still trying to get the extra cars.

Mr. Bandeen: I think there is a question in the House on that. I am not familiar with the details of it. Certainly the Minister will be answering that question. I am not familiar with the details of that particular . . .

Mr. Turner: If you are in the shipping business, do you not think it is—for years you slongan was "service". It used to be on all the bridges.

Mr. Bandeen: Courtesy and service.

Mr. Turner: Courtesy and service. You are in the service industry. Why do you not have the cars there when they are needed?

Mr. Bandeen: We try to in every case, and for the last two years we have had a surplus of equipment. As a matter of fact, we have not ordered new equipment for three years, I think, and we probably will not order any new equipment for another year. We have a surplus of equipment. Why there is not satisfactory equipment at Bridgewater, Nova Scotia, I do not know. I presume on any given day there are possibly shortages of equipment at points across the system, but it is not intentional.

Mr. Turner: When a car is "bad" ordered by the carman, do you immediately send that car into repair, or do you wait until the business is there before you repair that car?

• 1055

Mr. Bandeen: In this day and age, with a surplus of over-all equipment, we tend to keep some of the bad order cars set aside until we feel we are going to need them.

Mr. Turner: Do you not think you should repair them so that when you need them they are immediately put into service and you do not have to wait?

Mr. Bandeen: At the moment I think we are actually repairing more than are going bad order, and last year it was the reverse because the demand for cars was not that great.

Mr. Turner: Well, the boys that I have worked with and known for 35 years tell me a different story. They say once the business is there, then you repair the cars. To me, this is wrong.

You are aware of Midland Structural Steel, from our friend, Frank Paul. And I believe you have met him, Dr. Bandeen.

[*Traduction*]

Le Comité accepte-t-il que nous poursuivions nos délibérations pendant cinq minutes supplémentaires, c'est-à-dire jusqu'à 11 h 05, et nous verrons ensuite ce qu'il faudra faire? Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner: Monsieur Bandeen, savez-vous qu'il y a pénurie de wagons à Bridgewater, en Nouvelle-Écosse, endroit à partir duquel on expédie des marchandises vers l'étranger. Pourquoi y a-t-il pénurie? Je pense qu'on avait commandé 37 wagons, vous en avez envoyé 24, et on attend toujours les autres.

M. Bandeen: Je pense qu'une question a été posée en Chambre à ce sujet. Je ne suis pas en mesure de vous répondre en détail. Il est certain que le ministre répondra à cette question. Je ne connais pas les détails de ce . . .

M. Turner: Comme vous êtes chargé d'expéditions, ne pensez-vous pas . . . Pendant des années, votre slogan était: «Le service». On pouvait lire cela sur tous les ponts.

M. Bandeen: Courtoisie et service.

M. Turner: Courtoisie et service. Vous fournissez des services. Pourquoi ne peut-on pas trouver là-bas tous les wagons dont on a besoin?

M. Bandeen: Nous avons fait des efforts à chaque fois et, depuis deux ans, nous avons un surplus de matériel roulant. D'ailleurs, voilà trois ans que nous n'avons pas fait de commandes et je ne pense pas que nous en ferons d'autres avant un an. Nous avons un surplus de matériel. Je ne sais pas pourquoi on ne dispose pas du matériel nécessaire à Bridgewater. Il peut y avoir parfois pénurie de matériel à un point particulier du réseau, mais cela n'est pas intentionnel.

M. Turner: Quand un wagon est en mauvais état, est-ce qu'on le répare immédiatement ou est-ce qu'on attend d'en avoir besoin pour le réparer?

M. Bandeen: À l'heure actuelle, nous avons un surplus de matériel, nous mettons de côté les wagons en mauvais état jusqu'à ce que en ayons besoin.

M. Turner: Ne pensez-vous pas que vous devriez les réparer pour pouvoir les mettre immédiatement en service en cas de besoin?

M. Bandeen: À l'heure actuelle, je pense que le nombre de wagons en mauvais état que nous réparons est supérieur à celui dont nous avons besoin. L'année dernière, c'était l'inverse, parce que la demande de wagons n'était pas très élevée.

M. Turner: Ceux avec qui je travaille et que je connais depuis 35 ans ne me disent pas la même chose. Ils disent que vous réparez seulement les wagons quand on en a besoin. À mon avis, ce n'est pas la bonne façon d'agir.

Vous connaissez la société Midland Stuctural Steel de votre ami Frank Paul. Je pense que vous l'avez rencontré, n'est-ce pas, monsieur Bandeen.

[*Text*]

Mr. Bandeen: Yes, I know him.

Mr. Turner: Is that bridge still operating at Dixie Road in Mississauga, or has it collapsed?

Mr. Bandeen: It is operating and it is perfectly safe. It has been reviewed by the CTC and found safe. It has been reviewed by our people. There is no question of the safety of that bridge.

Mr. Turner: Did you pay Mr. Paul any money for the structural concrete work that he did? Then you took the contract away and built on top of his abutment. Did you pay him for the work he did?

Mr. Bandeen: Yes, we did.

Mr. Turner: How much?

Mr. Bandeen: I do not know the amount. We can certainly find out for you. We had a contract with Mr. Paul to build that bridge, and, like all of our contractors, we have specifications for the building of the bridge, and in the specification is that we have to have the right to inspect everything that is being done on the bridge, the concrete that is being poured and the methods of construction.

In the case of that particular operation, Mr. Paul would not let us inspect the operation, would not let us test the concrete and, after repeated requests, we had no choice but to remove him from the job. After we had him off the job we tested it and found that the concrete was fine. And, had he let us inspect it in time, there would not have been the problem that existed.

Mr. Turner: On February 27, 1976 there was a letter signed by Mr. Wannemaker, Regional Chief Engineer, that the findings are that the bridge is functioning in a safe and normal manner. Why did this man have to go through all the courts, Supreme Court and everything else, to get a just settlement? And he still is not satisfied. I agree the man definitely got a going over by the CNR officials.

Mr. Bandeen: I do not agree with that at all. He was given every opportunity at every turn. If he had agreed and lived by the contract and allowed us the inspection at the time, there would have been absolutely no difficulty.

Mr. Turner: What did you promise that man when he visited you in your office, when you were vice-president in the Toronto area? Did you not promise that you would look into the situation?

Mr. Bandeen: I did look into the situation at the time. Every vice-president in Toronto has looked into the situation since then.

Mr. Turner: So why do you not make a settlement with the guy?

Mr. Bandeen: He has not any claim. We have been through every court in the land, to the Supreme Court. He has been to every minister of transport, I believe, since this problem. We actually suggested that we would go to an outside arbiter and let him look at it and see what the claim was, and Mr. Paul selected the arbiter and we took his arbiter. The man looked at it and found that there was no claim. Mr. Paul later took the arbiter . . .

[*Translation*]

M. Bandeen: Oui, je le connais.

M. Turner: Est-ce que le pont de Dixie Road, à Mississauga, est toujours en état ou bien s'est-il effondré?

M. Bandeen: Il est en état, et il est parfaitement sûr. Les experts de la CCT l'ont examiné et ont constaté qu'il était parfaitement sûr. Nos experts l'ont également examiné. Il n'y a là aucun problème de sécurité.

M. Turner: Avez-vous payé M. Paul pour les installations en béton armé que son entreprise a réalisées? Vous lui avez retiré le contrat et vous avez poursuivi la construction en utilisant les butées que son entreprise avait réalisées. L'avez-vous payé pour les travaux qu'il avait effectués?

M. Bandeen: Oui.

M. Turner: Combien?

M. Bandeen: Je ne sais pas combien. Nous pourrons trouver ces renseigements pour vous. Nous avions conclu un contrat avec M. Paul pour la construction de ce pont, et, comme dans tous les contrats que nous passons, il y a un cahier des charges à respecter. Dans ce cas-là, nous avions demandé le droit d'inspecter les travaux, de vérifier le béton et les méthodes de construction.

M. Paul ne nous a pas laissé faire et, après plusieurs demandes, nous n'avons pas eu d'autre choix que de lui retirer le contrat. Par la suite, nous avons vérifié ce qui avait été réalisé et nous avons constaté que les constructions en béton étaient tout à fait satisfaisantes. S'il nous avait laissé procéder à ces Vérifications quand nous l'avons demandé, ce problème ne se serait pas posé.

M. Turner: Dans une lettre datée du 27 février 1976, M. Wannemaker, l'ingénieur en chef régional, précisait que le pont était tout à fait sûr. Pourquoi M. Paul a-t-il dû s'adresser aux tribunaux, à la Cour suprême et ainsi de suite, pour obtenir un règlement équitable? Et il n'est pas encore satisfait. Cet homme s'est vu sévèrement réprimandé par les fonctionnaires du CN.

M. Bandeen: Je ne suis absolument pas d'accord avec cela. À chaque fois, on lui a donné toutes les possibilités. S'il avait respecté le contrat, s'il nous avait permis de procéder à des inspections, il n'y aurait absolument pas eu de difficultés.

M. Turner: Que lui avez-vous promis quand il est venu vous voir à votre bureau, quand vous étiez vice-président pour la région de Toronto? Ne lui avez-vous pas promis d'étudier la situation?

M. Bandeen: J'ai étudié la situation à l'époque. Depuis lors, tous les vice-présidents de la région de Toronto étudient la question.

M. Turner: Pourquoi donc n'arrivez-vous pas à un arrangement avec lui?

M. Bandeen: Il n'a pas formulé de plainte. Nous sommes passés devant tous les tribunaux du pays, jusqu'en Cour suprême. Depuis que ce problème se pose, je pense qu'il s'est adressé à tous les ministres des Transports. Nous avons proposé de nous en remettre à un arbitre, de lui laisser étudier la situation, de lui laisser voir en quoi consistait la plainte. M. Paul a choisi l'arbitre et nous avons accepté son choix. L'arbitre a donc étudié la situation et il a constaté qu'on n'avait pas formulé de plainte. Ensuite, M. Paul . . .

[*Texte*]

Mr. Turner: You still used the work that the man performed. And you say in a letter that it is safe, and for many, many months you said it was not safe. Why did you not tear it out?

Mr. Bandeen: We never said it was not safe. We said that we wanted the right to inspect as he was building. And we do this with every contractor in Canada. We will not allow a contractor to build a railway facility unless we can inspect it as it is being built, and this we were not allowed to do.

Mr. Turner: Well, I disagree with you, sir. I think you deliberately shafted the guy and you put him out of business.

In your opinion, Dr. Bandeen, was the CNR created to make money, break even or provide a service to all Canadians and keep the service in the best of passenger and freight?

Mr. Bandeen: You gave me three options there.

An hon. Member: Choice of one.

Mr. Bandeen: I will take the first and third.

Mr. Turner: So you think you are providing that service?

Mr. Bandeen: I sincerely hope we are, and I know we are. The service we are providing across the country, I think is excellent. We have an efficient, economically operated Corporation. I do not mean that we cannot get better; I do not know any corporation that cannot. But I think we provide a darn good service, and I think we have some of the best employees and excellent management that you could assemble to run a transportation system.

• 1100

Mr. Turner: How come your employees are very unhappy with what is going on in the Canadian National, and have been for many, many years?

Mr. Bandeen: You tell me that. I do not hear that from them. I would be happy to talk with the ones who are unhappy. The ones I talk to, and I talk to quite a few, express a different opinion. I guess it is just a case of what you hear.

I think the esprit de corps on the railway is higher now than it has been for a number of years. I think we are running a tight ship, an efficient ship. There are always going to be problems. There are going to be local difficulties that have to be solved, and I am not belittling the local difficulties. The job of our personnel and our labour relations people from coast to coast is to try to improve the working conditions of the people. Service to the customers is looked at by the operating people

[*Traduction*]

M. Turner: Vous utilisez encore les installations que son entreprise avait réalisées. Dans une lettre, vous dites qu'elles sont sûres, alors que pendant de nombreux mois, vous avez dit que ce n'était pas le cas. Pourquoi ne les avez-vous pas détruites?

M. Bandeen: Nous n'avons jamais dit qu'elles n'étaient pas sûres. Nous avons déclaré que nous voulions obtenir le droit de procéder à des inspections en cours de travaux. Nous agissons ainsi à l'égard de tous les entrepreneurs que nous engageons au Canada. Nous ne laisserons pas un entrepreneur construire des installations destinées aux chemins de fer si nous n'obtenons pas le droit de les inspecter en cours de travaux, et, dans ce cas précis, nous n'avions pas obtenu ce droit.

M. Turner: Monsieur, je ne suis pas d'accord avec vous. Je pense que vous vous êtes délibérément débarrassé de cet entrepreneur et que vous l'avez contraint à la faillite.

A votre avis, monsieur Bandeen, le CN a-t-il été créé pour réaliser des bénéfices, pour atteindre un seuil de rentabilité ou bien pour fournir un service à tous les Canadiens, faire en sorte que ce service soit fourni dans les meilleurs intérêts des voyageurs et que les marchandises soient transportées Aussi bien que possible?

M. Bandeen: Vous me donnez un choix entre trois possibilités.

Une voix: Choisissez-en une.

M. Bandeen: Je prendrai la première et la troisième.

M. Turner: Vous pensez donc que vous fournissez un service?

M. Bandeen: J'espère sincèrement que c'est là ce que nous faisons, et je sais que c'est le cas. Je pense que le service que nous fournissons dans le pays est excellent. Notre société est efficace et rentable. Je ne veux pas dire que nous ne pouvons pas faire mieux; je ne connais pas de société qui ne pourrait pas faire mieux que ce qu'elle fait. Je pense que le service que nous fournissons est tout à fait excellent et, à mon avis, nos employés sont parmi les meilleurs qui soient, nos gestionnaires sont parmi les meilleurs que l'on pourrait trouver pour gérer une société de transport.

M. Turner: Comment se fait-il donc que, depuis de nombreuses années, vos employés ne sont pas satisfaits de ce qui se passe au Canadien National?

M. Bandeen: C'est vous qui le dites. Ce n'est pas ce que je les entends dire. Je serais ravi de parler avec ceux qui ne sont pas satisfaits. Ceux à qui je parle, et il y en a beaucoup, n'ont pas la même opinion. Je pense que cela dépend de ce que l'on entend.

A l'heure actuelle, l'esprit de corps dans notre société est meilleur qu'il ne l'était il y a quelques années. Notre navire tient parfaitement l'eau, il est loin de donner de la bande. Il y aura des problèmes. Il y aura par endroit des difficultés qu'il faudra résoudre, et je n'ai pas l'intention d'en méconnaître l'importance. Dans tout le pays, notre personnel et nos spécialistes des relations industrielles s'efforcent d'améliorer les conditions de travail. Le personnel exploitant et les spécialistes de

[*Text*]

and marketing. I think we run a pretty good railway, and I think this is recognized world-wide.

Mr. Turner: Well, I will tell you one thing, sir: your employees are not too happy. I know most of these fellows, I know what they think and they are sure not happy in the service of the Canadian National. If they are so happy, how come so many are applying for early pension?

Mr. Bandeen: I went through that yesterday.

Mr. Turner: How come all your officials are applying? They are just completely fed up with what is going on at Canadian National. They cannot wait until they get to age 60 and get the pension. Why?

M. Bandeen: I cannot agree with your premise so I do not think I can answer the question.

The Chairman: Thank you, Mr. Turner. We have a motion before us, by Mr. McCain, as follows:

> It is moved by Mr. McCain and seconded by Mr. Whittaker that this Committee recommend to the minister that the 1976 financial report of the CNR be referred to this Committee for an in-depth study of the affairs and policies of the company.

The motion is in order.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, I think we could discuss this at the steering committee for the schedule for the future.

The Chairman: The motion is in order and we will have to proceed with it. As far as scheduling, if the report is referred to the Committee, the scheduling as to when the corporation will appear before the Committee can be decided at the steering committee meeting.

Mr. Watson: If we get that reference, Mr. Chairman, will that include Air Canada?

The Chairman: No. This is strictly for CNR.

Mr. McCain: It could include Air Canada, if you wish.

Mr. Watson: I think we should include Air Canada in the motion, if everyone agrees.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, it is my understanding we already have a reference for the CN, under the Air Canada Act. Am I correct in that?

The Chairman: I am sure Committee is aware that Air Canada will appear before the Committee right after the Easter break. I believe there is also legislation on Air Canada so we will have an opportunity to have Air Canada before us, there is no question on that. Can we move with the motion proposed by Mr. McCain?

Motion agreed to.

The Chairman: We have Mr. Watson next.

[*Translation*]

la commercialisation s'intéressent au service aux clients. Je pense que notre société fonctionne tout à fait bien et ceci est reconnu dans le monde entier.

M. Turner: Monsieur, je vous dirai une chose: vos employés ne sont pas très satisfaits. J'en connais beaucoup, je sais ce qu'ils pensent et il est certain qu'ils ne sont pas satisfaits d'être au service du Canadien National. S'ils sont tellement contents, pourquoi donc un si grand nombre demandent la retraite anticipée?

M. Bandeen: J'ai parlé de cela hier.

M. Turner: Comment se fait-il que tous vos cadres demandent leur retraite anticipée? Ils en ont tout simplement marre de ce qui se passe au Canadien National. Ils ne peuvent pas attendre d'avoir 60 ans pour prendre leur retraite. Pourquoi?

M. Bandeen: Comme je ne suis pas d'accord avec cette déclaration, je ne puis répondre à la question.

Le président: Merci, monsieur Turner. Nous sommes saisis d'une motion de M. McCain, et cette motion est la suivante:

> M. McCain, appuyé par M. Whittaker, propose: que ce Comité recommande au ministre d'être saisi du rapport du CN pour l'année 1976 afin de procéder à une étude approfondie des activités et des politiques de la société.

La motion est conforme au Règlement.

M. Roy (Laval): Monsieur le président, je pense que nous pourrions étudier ce point au comité directeur afin d'établir le programme à venir.

Le président: Comme la motion est conforme au Règlement, il nous faudra la mettre aux voix. Si le Comité est saisi du rapport, c'est au comité directeur que l'on prévoira à quel moment comparaîtront les représentants du CN.

M. Watson: Monsieur le président, l'ordre de renvoi, si nous l'obtenons, comprendra-t-il la société Air Canada?

Le président: Non. Seulement le CN.

M. McCain: Si vous le désirez, il pourrait comprendre la société Air Canada.

M. Watson: Si tout le monde est d'accord, je pense que nous devrions inclure Air Canada dans la motion.

M. Forrestall: Monsieur le président, je crois savoir que nous avons déjà un ordre de renvoi pour le CN, en vertu de la Loi sur Air Canada. Est-ce exact?

Le président: Le Comité sait, j'en suis certain, que les représentants d'Air Canada comparaîtront devant nous juste après le congé de Pâques. Je pense aussi qu'un bill a été présenté au sujet d'Air Canada, aussi aurons-nous la possibilité de rencontrer les représentants de cette société, cela ne fait aucun doute. Pouvons-nous mettre aux voix la motion qu'a présentée M. McCain?

La motion est adoptée.

Le président: Nous donnons maintenant la parole à M. Watson.

[*Texte*]

Mr. Watson: Thank you, Mr. Chairman and Mr. Bandeen. I have a short representation which relates to the Penn Central line between Beauharnois and Adirondack Junction. It is the original Adirondack-Champlain Railway.

As you know, the trustees in bankruptcy for Penn Central have applied to the CTC for permission to establish a new corporate framework for their four properties in Canada. Now, I have entered an opposition to the application for the establishment of a new corporate framework only with regard to this particular piece of trackage because I happen to feel that this particular trackage is totally irrelevant to the remainder of Penn Central's operations in Canada, the Detroit tunnel and the line in Southern Ontario. It seems to me that it would be far more appropriate, one way or another, for this line to fall under the controls of CNR.

My representation to you, sir, is: would you please ask your officials to take another look at this and try to bring this thing to a head? I think the timing is appropriate. I think the trustees would probably now be in a position where they are at least able to discuss possible sale of this line. It is in pretty poor shape but I think it should be under the control of the CNR.

Mr. Bandeen: Certainly, we will take another look at it. It was recommended to be retained by ConRail, as you know, under the final plan of the USRA. As a consequence, it was not one of the ones that was available for sale. But we will take another look at it and see whether or not we can evaluate it.

Mr. Watson: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Watson.

Mr. Loiselle.

M. Loiselle (Chambly): Oui, merci monsieur le président.

J'aimerais que vous déposiez au Comité, parce que je crois que cela existe dans votre compagnie, les coûts d'immobilisation requis pour aménager les lignes de chemin de fer entre Montréal et St-Hyacinthe, entre Montréal et Laprairie et Châteauguay, et entre Montréal et Boucherville, afin d'installer un système comme le Go train; donc, les coûts d'aménagement des voies ferrées. Deuxièmement quels sont les coûts d'immobilisation requis pour la construction d'équipement moderne pour mettre en exploitation ces lignes-là. Troisièmement, de déposer aussi les diverses études de rentabilité de transport en commun via un système semblable à Go train sur la rive sud de Montréal. Quatrièmement, l'état des négociations, ou du moins de toutes les négociations qui ont été faites avec le gouvernement du Québec, ou l'état des discussions si vous aimez mieux. Je voudrais aussi que vous puissiez informer ce Comité quelles seraient les compagnies canadiennes susceptibles d'avoir les contrats de fabrication d'équipement pour circuler sur ces voies ferrées; et en dernier lieu, je voudrais que vous puissiez déposer un document expliquant la méthode d'amortissement utilisée par le CN lorsqu'elle dépose son budget annuel, c'est-à-dire, ce qui entre dans les coûts d'opéra-

[*Traduction*]

M. Watson: Merci, monsieur le président, merci, monsieur Bandeen. J'ai une brève démarche à faire à propos de la ligne de la société Penn Central entre Beauharnois et l'embranchement Adirondack. Il s'agit d'une ligne de l'ancienne société des chemins de fer Adirondack-Champlain.

Comme vous le savez, le syndic de faillite de la société Penn Central a de mandé à la CCT l'autorisation de constituer en société les quatre propriétés de cette société au Canada. Je me suis opposé à cette demande, seulement à cause de cette ligne, parce qu'à mon avis, elle n'a absolument rien à voir avec les autres installations que la société Penn Central exploite au Canada; je veux parler du tunnel de Detroit et de la ligne du Sud de l'Ontario. À mon avis, il serait préférable que cette ligne soit gérée par le CN.

Monsieur, ma démarche est donc la suivante: voulez-vous demander à vos collaborateurs d'étudier à nouveau ce problème en lui accordant la toute première importance. Je pense que c'est le moment de le faire. Je pense que les syndics sont probablement en mesure de discuter la vente de cette ligne. Elle est en très mauvais état, mais je pense que c'est le CN qui devrait la gérer.

M. Bandeen: Nous ne manquerons pas de nous intéresser à nouveau à ce problème. Comme vous le savez, en vertu des dernières dispositions de la Loi américaine sur les chemins de fer, c'est la société Con Rails qui devait en assurer la gestion. Par conséquent, ce n'était pas l'une des lignes susceptibles d'être vendues. Nous ne manquerons cependant pas d'étudier à nouveau ce problème, afin de voir s'il est possible de prendre des mesures.

M. Watson: Merci.

Le président: Merci, monsieur Watson.

Monsieur Loiselle.

Mr. Loiselle (Chambly): Yes, thank you, Mr. Chairman.

I would like you to give to the Committee, because I think your company do have them, the figures relating to the capital cost necessary to develop the railway lines between Montreal and St-Hyacinthe and between Montreal and Laprairie and Châteauguay and between Montreal and Boucherville in order to create a service as the GO trains. Consequently, I ask you to give us the development costs for these lines. Secondly, what are the capital expenditures necessary for the construction of modern equipment necessary to run those lines. Thirdly, I would ask you to give to this Committee the various cost efficiency studies relating to common transportation on the south side of the St. Lawrence River in Montreal, using such a service as the GO trains. Fourthly, I would like you to tell us what point has been reached in the negotiations with the Quebec government or, if you prefer, in the discussions. I would also like you to tell this Committee which Canadian companies are likely to get contracts for the construction of rolling stock to be used on those lines. Finally, I would like you to give us a document explaining which depreciation method the CN uses to prepare its annual budget, namely, what is included in the operating costs for passenger transportation.

[*Text*]

tion du transport des passagers. A titre d'exemple j'ai l'impression que les wagons ont été amortis plus d'une fois; j'ai l'impression que les coûts d'opération de la gare centrale sont amortis peut-être un peu trop par la partie passager. Je voudrais donc que vous puissiez nous expliquer votre méthode d'amortissement.

Le président: Monsieur Loiselle, comme vous le savez, ce serait impossible de répondre . . .

M. Loiselle (Chambly): Je sais qu'on ne peut pas répondre . . .

Le président: . . . Mais, si le président est d'accord pour vous transmettre les informations nécessaires, l'accepteriez-vous?

M. Loiselle (Chambly): Oui, et un dernier commentaire, monsieur le président. J'apprécierais M. le président, l'autre président, que si vous déposiez cela, sachez que ce n'est point pour critiquer le CN, c'est plutôt pour nous aider à faire notre *job* pour que le gouvernement fédéral «s'embarque» dans le transport urbain.

Mr. Bandeen: I cannot give you that information right now, but we will attempt to put together as much of it as we have available to us. Certainly we can give you all the information on the depreciation and the depreciation of passenger equipment and the central station, but the cost of installing the Go System is something . . . I am not sure whether we have it but, to the extent that we have it, we will produce it for you.

Mr. Loiselle (Chambly): Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle. On behalf of the Committee, Mr. Bandeen and your officials, thank you very much for appearing before us, and we will look forward to seeing you once the Report has been processed.

Mr. Bandeen: On behalf of all the CN people I would like to thank the Committee for their indulgence and their questions.

The Chairman: Thank you, sir. This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Translation*]

For instance, I feel that the cars have been depreciated more than once; I feel that the operating costs of the Central Station are maybe excessively depreciated as far as passengers are concerned. Consequently, I would like you to explain to us what is the method you use for calculating depreciation.

The Chairman: Mr. Loiselle, as you know, it would be impossible to answer . . .

Mr. Loiselle (Chambly): I know he cannot answer . . .

The Chairman: . . . but, would you accept that the President sends you the necessary information?

Mr. Loiselle (Chambly): Yes. One last remark, Mr. Chairman. Mr. President, do realize that we do not want to criticize the CN, we want these documents so that we can do our job and so that the federal government can get into the field of urban transportation.

M. Bandeen: Je ne puis vous donner ces renseignements immédiatement, mais nous essayerons de rassembler tout ce dont nous disposons à l'heure actuelle. Nous pouvons vous donner tous les renseignements relatifs à l'amortissement, à l'amortissement du matériel roulant et de la Gare centrale, mais quant au coût de la création d'un service de trains de banlieue . . . je ne sais pas si nous avons les renseignements à ce sujet, mais, dans la mesure où nous les avons, nous ne manquerons pas de vous les communiquer.

M. Loiselle (Chambly): Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Loiselle. Au nom du Comité, je remercie M. Bandeen et ses collaborateurs d'être venus aujourd'hui, et nous serons impatients de vous accueillir à nouveau, une fois que le rapport aura été déposé.

M. Bandeen: Au nom des employés du CN, j'aimerais remercier les membres du Comité pour leur indulgence et pour l'intérêt qu'ils nous ont porté par leurs questions.

Le président: Merci, monsieur. Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian National Railways:

Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer;

Mr. R. R. Latimer, Vice-President and Senior Executive Officer (CN Rail);

Mr. K. E. Hunt, Vice-President, Industrial Relations and Organization.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président-directeur général;

M. R. R. Latimer, vice-président et directeur général (CN Rail);

M. K. E. Hunt, vice-président, Relations industrielles et organisation.

CA1 XC27
-T62

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Monday, April 25, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 12

Le lundi 25 avril 1977

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-207, An Act to amend the Railway Act.

CONCERNANT:

Bill C-207, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
UNIVERSITY OF TORONTO

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

25476—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Caron
Condon
Elzinga
Flynn
Forrestall
Fortin
Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Loiselle (*Saint-Henri*)
Martin
McCain
McIsaac
McKenzie
McRae
Ritchie
Roy (*Laval*)
Skoreyko
Whittaker—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comite
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Monday, April 18, 1977:

Mr. Cadieu replaced Mr. Skoreyko.

On Monday, April 25, 1977:

Mr. Martin replaced Mr. Douglas (*Bruce*);

Mr. Elzinga replaced Mr. Horner;

Mr. Flynn replaced Mr. Watson.

25Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le lundi 18 avril 1977:

M. Cadieu remplace M. Skoreyko.

Le lundi 25 avril 1977:

M. Martin remplace M. Douglas (*Bruce*);

M. Elzinga remplace M. Horner;

M. Flynn remplace M. Watson.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Tuesday, November 23, 1976

ORDERED,—That Bill C-207, An Act to amend the Railway Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Le mardi 23 novembre 1976

IL EST ORDONNÉ,—Que le Bill C-207, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ

Le greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, APRIL 25, 1977
(13)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:05 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Condon, Elzinga, Flynn, Forrestall, Loiselle (*Saint-Henri*), Martin, Ritchie and Roy (*Laval*).

Witness: Mr. A. Martin, M.P., Sponsor.

The Order of Reference dated Tuesday, November 23, 1976 being read as follows:

Ordered,—That Bill C-207, An Act to amend the Railway Act, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Clause 1.

Mr. Martin made an opening statement.

Mr. Roy (*Laval*), moved that Clause 1 be amended by striking out lines 23 to 35 on page 1 and lines 1 to 7 on page 2 and substituting therefor the following:

"with the Commission under this Act."

"(4.1) Where a residential, commercial or public building is located within one thousand feet of the proposed deviation, change or alteration, the company shall give four weeks public notice prior to submission, in accordance with sub-section (1), of its plan, profile and book of reference or prior to the Commission, in accordance with sub-section (4), exempting the company from submitting the plan, profile and book of reference."

"(4.2) The company shall give the four weeks public notice referred to in sub-section (4.1) in any newspaper published in each county, or district where a deviation, change or alteration is proposed to be made or if there is no newspaper published in such county or district, then for the same period in the *Canada Gazette*; and the Commission may dispense with or shorten the time of such notice in any case where it deems proper."

After debate thereon, the question being put on the amendment it was agreed to:

Clause 1 as amended carried.

The Title carried.

The Bill carried.

Ordered,—that the Chairman report the Bill, as amended, to the House of Commons.

It was resolved,—That the Committee order a reprint of Bill C-207, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

At 8:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 25 AVRIL 1977
(13)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 05 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Condon, Elzinga, Flynn, Forrestall, Loiselle (*Saint-Henri*), Martin, Ritchie et Roy (*Laval*).

Témoin: M. A. Martin, député, parrain.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi suivant du mardi 23 novembre 1976:

Il est ordonné,—Que le bill C-207, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, soit déféré au Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération l'article 1.

M. Martin fait une déclaration préliminaire.

M. Roy (*Laval*) propose que l'article 1 soit modifié en remplaçant les lignes 24 à 35, à la page 1 et les lignes 1 à 7, à la page 2, par ce qui suit:

«loi.

(4.1) Lorsqu'un bâtiment résidentiel, commercial ou public est situé à une distance de mille pieds ou moins de la déviation, du changement ou de la modification proposée, la compagnie doit, durant quatre semaines, faire paraître un avis public de ses plans, profil et livre de renvoi avant la soumission conformément au paragraphe (1), ou avant que la Commission, conformément au paragraphe (4), n'exempte la compagnie de soumettre les plan, profil et livre de renvoi.

(4.2) La compagnie doit faire paraître durant quatre semaines, l'avis public mentionné au paragraphe (4.1) dans un journal public dans chaque comté ou district où elle se propose d'opérer une déviation, un changement ou une modification ou, si aucun journal n'est publié dans un tel comté ou district, dans la *Gazette du Canada*; la Commission peut, dispenser de cet avis ou en abréger la durée de publication chaque fois qu'elle juge à propos de le faire.»

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté:

L'article 1 modifié est adopté.

Le titre est adopté.

Le bill est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport du bill modifié à la Chambre des communes.

Il est décidé,—Que le Comité ordonne la réimpression du bill C-207 modifié pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

A 20 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)
Monday, April 25, 1977

• 2019

[*Text*]

The Chairman: Order, please. We have the necessary quorum.

Just for the information of the members, we have a report on our subcommittee meeting.

Your subcommittee met on Tuesday, April 19, and agreed to the following as its tentative schedule:

This evening we will deal with Mr. Martin's private member's public bill C-207, an Act to Amend the Railway Act. It was believed that the CNR and CPR might make an oral presentation. However, they have decided to rest on their written submission, which has been circulated to the members.

• 2020

We were hoping to have the Postmaster General, this Tuesday and this Thursday, on Post Office Estimates, but the Minister was not available. We will have him before the Committee on Monday, May 9, and possibly Thursday, May 12, at 3.30 p.m., or 8.00 p.m. Next Monday, May 2, at 8.00 p.m., and Thursday, May 5, at 3.30 p.m., we will have Air Canada before us on its Estimates.

Mr. Forrestall: What were those dates, Mr. Chairman?

The Chairman: For Air Canada?

Mr. Forrestall: Yes.

The Chairman: Air Canada is Monday, May 2, at 8.00 p.m. and Thursday, May 5, 3.30 p.m.

Mr. Forrestall: Right.

The Chairman: Is this agreeable with the Committee?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We will start consideration of Bill C-207, An Act to amend the Railway Act.

We have with us this evening, the distinguished honourable member, Alan Martin, who has an opening statement for us. Mr. Martin.

Mr. A. Martin, M.P. (Sponsor): Thank you, Mr. Chairman.

J'aimerais, tout d'abord dire aux députés que, malheureusement, je n'ai pas de copie en français de mes commentaires; mais je viens de les terminer il y a à peine dix minutes et je pense que c'est en préparation. Gentlemen, I am pleased to be appearing before you this evening to discuss my Private Member's Bill C-207. I hope by the time the evening is over that the Bill may be well along on its way back to the House.

Let me begin by outlining the circumstances which gave rise to my drafting this Bill.

One morning, last July, residents of Birchmount Road, in my Scarborough West riding, awoke to find bulldozers working in the area of the one railway track that was adjacent to their properties. This was, for most, the first indication that the one track, and relatively dormant line, approximately 100

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)
Le lundi 25 avril 1977

[*Translation*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons atteint le quorum.

Je veux d'abord déposer un rapport du Comité directeur.

Le Comité s'est réuni le mardi, 19 avril et a préparé le calendrier provisoire suivant.

Ce soir, nous discuterons du bill privé C-207 de M. Martin, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer. On croyait que les sociétés de chemins de fer CN et CP feraient une présentation orale. Cependant, elles ont décidé de s'en tenir à leur déclaration écrite, que l'on a déjà distribuée aux membres.

Nous espérions entendre le ministre des Postes ces mardi et jeudi, pour discuter des prévisions budgétaires du ministère des postes, mais le ministre ne sera pas disponible. Nous l'entendrons donc le lundi 9 mai, et possiblement, le jeudi 12 mai à 15 h 30 ou à 20 h 00. Lundi prochain, soit le 2 mai à 20 h 00 et jeudi le 5 mai à 15 h 30, les hauts fonctionnaires d'Air Canada comparaîtront pour discuter de leurs prévisions.

M. Forrestall: A quelle date encore, monsieur le président?

Le président: Concernant Air Canada?

M. Forrestall: Oui.

Le président: Les hauts fonctionnaires d'Air Canada comparaîtront le lundi 2 mai à 20 h 00 et le jeudi 5 mai à 15 h 30.

M. Forrestall: Très bien.

Le président: Le Comité est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous entamons donc l'étude du Bill C-207, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer.

Comparaît ce soir le distingué député, Allan Martin, qui a une déclaration préliminaire. Monsieur Martin.

M. A. Martin, député (parrain): Merci, monsieur le président.

I would first like to advise the members that unortunately I do not have any French version of my opening remarks; but I have only just finished preparing them 10 minutes ago and translation is now being made. Messieurs, je suis heureux de comparaître devant vous ce soir, pour discuter du Bill privé C-207. J'espère qu'à la fin de la soirée, le bill sera prêt à retourner en Chambre.

Je voudrais d'abord décrire les circonstances qui ont entraîné la rédaction de ce bill.

Par un beau matin, en juillet dernier, les résidants du Chemin Birchmount dans ma circonscription de Scarborough-Ouest, s'éveillaient au son de bulldozers travaillant dans le voisinage d'une voie ferrée tout à côté de leurs propriétés. C'était la première indication que cette voie unique et relative-

[*Texte*]

feet from their properties, was being increased to a major marshalling yard of 5 tracks in order to service the increased production output of the nearby General Motors Plant.

The change is, of course, a major one. Instead of having a relatively quiet, and little-used track, they are to have the marshalling yard which will increase rail traffic immensely. With it will come an increase in noise, in pollution and in danger, particularly to young children. The track, as I have said, backs on to a residential street, but, perhaps even more important, the increase in number of tracks will result in a considerably less comfortable style of living for the residents whose use and enjoyment of their properties will be reduced significantly.

The railway, we discovered, was able to do this without consulting, or in any way informing, the home owners in the area, the municipality or the Canadian Transport Commission simply because it already owned the property in question. Basically the railway was there first. The railways, within broad limits, and as I have discovered since this matter first arose, are able to do very much as they please on their own property.

Before I discuss the particulars of Bill C-207 let me stress that I am in no way anxious to deter the railways from carrying out their responsibilities in providing required service to the public. I was pleased to learn of the plan to increase production at this particular GM plant. It is a very major plant in our community. It it required enlarged rail service, so be it. I am simply saying that there must be, in my view, a way of recognizing the concerns of the residents, and that it is, indeed, unnecessarily tactless to begin construction which will have such major effects as I have just described without even making the residents concerned aware of the changes before they take place.

The purpose of Bill C-207 is to place, clearly, the requirement on the railways to make their make proposed construction plans public and thus to give the people in the area a chance to voice their objections in cases where they feel the expansion will affect the use and enjoyment that they may make of their residences. This will be accomplished by requiring four weeks advance public notice in the community affected. In addition, the CTC may then determine to hold a public hearing on the proposed plans in the event they consider it advisable to do so.

Bill C-207, I submit, is not an extreme Bill which makes unreasonable or impractical demands on the railways. It simply extends the procedures already required for construction of branch lines by allowing for community participation in an important area of railway construction plans that, up until now, have really been exempt from any form of governmental regulation. In discussions with government officials it has been suggested to me that an amendment to Bill C-207, as it is currently before you, would be necessary in order to make the Bill workable from a practical standpoint and in order to avoid undue filings and red tape in cases where there was indication of public objection or intervention to the proposed expansion plans.

[*Traduction*]

ment désuète, à environ 100 pieds de leurs propriétés, devait devenir une gare de triage importante de cinq voies pour desservir la production croissante de l'usine *General Motors*.

C'était évidemment un changement important. Au lieu d'une voie unique plus ou moins utilisée, ces résidants seraient voisins d'une gare de triage qui augmentera sensiblement le trafic ferroviaire. Évidemment, le bruit, la pollution et les risques surtout pour les jeunes enfants augmenteront. La voie ferrée, comme je le disais, voisine une rue résidentielle, mais ce qui est plus important, c'est que l'augmentation du nombre de voies entraînera un mode de vie beaucoup moins confortable pour les résidants qui verront diminuer sensiblement l'usage et la jouissance de leurs propriétés.

On a découvert que la compagnie de chemin de fer pouvait ainsi entreprendre des travaux sans consulter ou même informer les propriétaires de la région, de la municipalité ou même la Commission canadienne des Transports, simplement parce qu'elle était déjà propriétaire de la propriété en question. Au fond, la compagnie de chemin de fer s'y était installée la première. J'ai aussi découvert, depuis, que les compagnies de chemin de fer à l'intérieur de certaines restrictions assez vagues, peuvent faire à peu près ce qu'elles veulent sur leurs propriétés.

Avant d'aborder le détail du Bill C-207, je veux souligner que je ne cherche aucunement à limiter les compagnies de chemin de fer dans l'accomplissement de leurs responsabilités qui est de fournir un service nécessaire au public. Je suis heureux aussi de savoir qu'on augmentera la production à l'usine *General Motors*. C'est une industrie très importante pour la collectivité. Si cette industrie requiert un service de chemin de fer élargi, ainsi soit-il. Je veux simplement qu'il y ait un moyen quelconque de tenir compte des préoccupations des résidants; c'est certes un manque de tact que de commencer la construction d'un projet qui aura des répercussions importantes sans même en avertir préalablement les résidants.

L'objet du Bill C-207 est d'obliger les Chemins de fer à faire connaître au public les plans de tout projet de construction et ainsi de donner aux gens de la région l'occasion de présenter leurs objections là où l'expansion affectera l'usage qu'ils peuvent faire ou la jouissance qu'ils peuvent avoir de leurs résidences. Pour ce faire, on exige une annonce publique préalable d'au moins 4 semaines dans la collectivité affectée. En plus, la CCT pourra ensuite établir si elle doit tenir une audience publique sur les plans proposés dans le cas où elle le jugerait souhaitable.

Le Bill C-207 n'est pas une modification radicale qui expose les compagnies de chemin de fer à des exigences déraisonnées ou impraticables. Il ne fait qu'étendre la procédure actuelle pour la construction de voies secondaires afin de permettre une contribution de la collectivité dans la préparation de plans pour des projets de construction de chemin de fer qui, jusqu'à présent n'ont jamais été assujettis à un règlement gouvernemental. Dans mes discussions avec les fonctionnaires, on a suggéré qu'il serait utile de proposer un amendement au Bill C-207, tel qu'actuellement rédigé, afin de le rendre pratique et d'éviter les négociations longues là où les expansions proposées ne suscitent aucune objection du public ou aucune intervention.

[*Text*]

• 2025

I am agreeable to such amendments, which I understand will be put forward by the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, in that I am assured that the CTC may still, in its discretion, call for a full public examination of the proposed plans in cases where it deems it to be in the public interest to do so.

Mr. Chairman, the important point, in my view, is that this bill will move another step forward in making one of the country's major public utilities, the railways, more responsive to the public that it is established to serve.

The Chairman: Thank you, Mr. Martin.

On Clause 1 . . .

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman, if I may . . .

The Chairman: Just before Mr. Roy, I have Mr. Collenette down for a question. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Since there is some degree of agreement on this, perhaps Mr. Roy could move the amendment and then we could open it for general discussion.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Forrestall: There is only one amendment . . .

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: There is only one amendment so I suppose it is immaterial whether the amendment comes before discussion or after, so perhaps we should have the amendment.

M. Roy (Laval): Monsieur le président.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy (Laval): Je voudrais d'abord féliciter l'honorable député, Alan Martin, pour le bill qui a subi actuellement les étapes normales avant d'en arriver au Comité. Cette initiative de l'honorable député reflète un souci de la protection pour l'environnement des résidents demeurant à proximité de la mise en chantier des travaux afin de permettre aux intéressés de faire valoir leurs opinions lors d'audiences publiques.

Mr. Chairman, I am pleased to be able to participate tonight in this discussion on Bill C-207. As I indicated in my comments on this bill at Second Reading, this is a bill that addresses itself to increasing public information and awareness, and in this respect I am sure that all honourable members can recognize the need for its adoption. Tonight we have the opportunity to review the bill in greater detail. In so doing, Mr. Chairman, I wish to move an amendment to the bill, which I have discussed with my colleague from Scarborough West.

The amendment I am proposing and I have put before this committee is in no sense intended to change the major thrust of the bill. Specifically, the amendment will broaden the scope of the bill to include not only residences but also commercial and public buildings.

Secondly, the amendment specifies a distance of a thousand feet as the limit for which the railways would be required to give notice of their intention. You will note, Mr. Chairman, that reference was made to this distance in the submission

[*Translation*]

J'approuve le principe de ces amendements qui seront déposés par le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, vu que la CCT reste libre d'ordonner un examen public des plans proposés au cas où elle estimerait que ce serait dans l'intérêt public.

Mais l'essentiel à mon avis, c'est que le présent bill obligera les sociétés de chemins de fer à tenir davantage compte de l'intérêt public qu'elles sont censées servir.

Le président: Je vous remercie, monsieur Martin.

Je mets en délibération l'article 1.

M. Roy (Laval): Permettez-moi, monsieur le président . . .

Le président: M. Collenette vient avant vous monsieur Roy. Allez-y monsieur Collenette.

M. Collenette: Puisque nous semblons tous d'accord, je propose que M. Roy dépose son amendement après quoi on pourra en discuter.

Le président: Monsieur Roy.

M. Forrestall: Il n'y a qu'un seul amendement.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Comme il n'y a qu'un seul amendement, peu importe qu'on en discute avant ou après.

Mr. Roy (Laval): Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy (Laval): I would like first of all to congratulate the honourable member, Alan Martin, for the bill which has gone through the normal stages before coming to Committee. This initiative of the honourable member reflects his concern for the protection of the environment of the residents living close to the construction site and his desire to enable them to make their feelings known during public hearings.

Monsieur le président, je suis heureux de pouvoir participer ce soir à la discussion concernant le Bill C-207. Ainsi que je l'ai indiqué lors de la seconde lecture du bill, celui-ci vise à améliorer la qualité de l'information fournie au public et je ne doute donc pas que tous les membres du comité en reconnaissent le bien-fondé. Nous avons ce soir l'occasion d'examiner le bill plus en détails. A ce propos, j'ai l'intention de déposer un amendement au bill, amendement dont j'ai discuté avec mon collègue de Scarborough West.

Cet amendement ne changera nullement le fond du bill, se bornant simplement à en étendre la portée pour inclure non seulement les résidences privées mais aussi les immeubles commerciaux et publics.

Deuxièmement, l'amendement obligera les sociétés ferroviaires à aviser les intéressés pour tous travaux situés à un maximum de 1,000 pieds d'un immeuble résidentiel, commercial ou public. Vous remarquerez d'ailleurs, monsieur le prési-

[*Texte*]

made jointly by the railways to this Committee, and I think the brief submitted by the railway's committee has been distributed to all the honourable members.

Finally, the amendment provides for the Canadian Transport Commission to exercise some discretion in administering the act.

In short, Mr. Chairman, the amendment, which I regret has not yet been translated, is in accord with the objectives of this bill.

I therefore, with your permission, move that Bill C-207 be amended by deleting lines 23 to 35, beginning with the words "or if," on page 1 and lines 1 to 7 on page 2, and substituting therefor the following.

(4.1) Where a residential, commercial or public building is located within one thousand feet of the proposed deviation, change or alteration the company shall give four weeks public notice prior to submission, in accordance with sub-section (1), of its plan, profile and book of reference or prior to the Commission, in accordance with sub-section (4), exempting the company from submitting the plan, profile and book of reference.

(4.2) The company shall give the four weeks public notice referred to in sub-section (4.1) in any new paper published in each county, or district where a deviation, change or alternation is proposed to be made or if there is not newpaper published in such county or district, then for the same period in the *Canada Gazette*; and the Commission may dispense with or shorter the time of such notice in any case where it deems proper.

• 2030

I think this new wording has been distributed to all the honourable members. That is the proposed amendment, Mr. Chairman, submitted to the Committee.

The Chairman: The amendment is in order. It is moved by Mr. Roy (Laval) and it reads:

That Clause 1 be amended by deleting lines 23 to 35 inclusive on page 1 and lines 1 to 7 on page 2 and substituting the following therefor:

(4.1)Where a residential, commercial or public building is located within one thousand feet of the proposed deviation, change or alteration, the company shall give four weeks public notice prior to submission, in accordance with subsection (1), of its plan, profile and book of reference to the Commission, in accordance with subsection (4), exempting the company from submitting the plan, profile and book of reference.

(4.2) The company shall give the four weeks public notice referred to in subsection (4.1) in any newspaper published in each county, or district where a deviation, change or alteration is proposed to be made or if there is no newspaper published in such county or district, then for the same period in the Canada Gazette; and the Commission may

[*Traduction*]

dent, que cette distance a été évoquée dans l'exposé soumis conjointement au comité par les sociétés ferroviaires, exposé dont le texte a été distribué à tous les membres.

Enfin l'amendement laisse à la CTC une certaine latitude dans la mise en œuvre de la loi.

Donc cet amendement est conforme aux objectifs du bill, et je regrette seulement que le texte n'en ait pas encore été traduit.

Je propose donc que le Bill C-207 soit modifié par la suppression des lignes 24 à 35 à la page 1 et les lignes 1 à 6 à la page 2 qui sont remplacées par ce qui suit:

(4.1) Chaque fois qu'un immeuble résidentiel, commercial ou public se trouve à moins de 1,000 pieds d'une déviation, d'un changement ou d'une modification, la société ferroviaire doit conformément au paragraphe (1), faire paraître un avis quatre semaines avant la soumission de ses plans, profils et livres de renvoie à la commission ou conformément au paragraphe (4) exemptant la société ferroviaire de l'obligation de soumettre ses plans, profils et livres de renvoie.

(4.2) La société ferroviaire fera paraître un avis public comme prévu au paragraphe (4.1) dans un journal de chaque comté ou district où elle se propose d'opérer une déviation, un changement ou une modification ou si aucun journal n'est publié dans ces comtés ou districts, dans la *Gazette du Canada,* la commission pouvant dispenser la compagnie de l'avis ou en abréger la durée si elle le juge opportun.

Le texte de l'amendement a été remis à tous les membres du Comité. Voilà donc l'amendement que je soumets à l'attention du Comité, monsieur le président.

Le président: L'amendement est recevable et est libellé comme suit: M. Roy (Laval) propose:

Que l'article 1 soit modifié par la suppression des lignes 24 à 35 à la page 1 et des lignes 1 à 6 à la page 2 qui seraient remplacées par ce qui suit:

(4.1) Chaque fois qu'un immeuble résidentiel, commercial ou public se trouve à moins de 1,000 pieds d'une déviation, d'un changement ou d'une modification, la société ferroviaire doit conformément au paragraphe (1), faire paraître un avis quatre semaines avant la soumission de ses plans, profils et livres de renvoi à la Commission ou conformément au paragraphe (4) exemptant la société ferroviaire de l'obligation de soumettre ses plans, profils et livres de renvoi.

(4.2) La société ferroviaire fera paraître un avis public comme prévu au paragraphe (4.1) dans un journal de chaque comté ou district où elle se propose d'opérer une déviation, un changement ou une modification ou si aucun journal n'est publié dans ces comtés ou districts, dans la *Gazette du Canada*, la Commission pouvant dispenser la

[*Text*]

dispense with or shorten the time of such notice in any case where it deems proper.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I am very pleased to join with the distinguished Parliamentary Secretary in seconding this motion and in extending to the mover and our principal witness this evening the congratulations of I think all of us, largely because of its social content, or social purpose, perhaps I should say, and I commend it to other members of the Committee. I would ask your worshipful chairmanship to figure out how we are, in fact, going to deal with it, because I think it is a measure that we want to deal with fairly quickly.

I have only two very short observations to make on it. I hope that the distinguished member who is our principal witness this evening might, in the future, give some consideration to the reintroduction of further bills somewhat along the lines of suggestions that were made during the reading of the bill in the House. I think principally of Mr. MacKenzie, a colleague who regrettably is attending another Committee meeting this evening, who had suggested that perhaps it could have been extended to cover the provisions with respect to piggyback assembly points, and as well the much broader suggestion of the member for St. John's West, Mr. Crosbie, who while not a member of this Committee does have some concern and interest in the matter, particularly to his comments during the debate in the House in which he accepted the bill wholeheartedly but regretted in some degree its narrowness and that perhaps it could have been extended to have included some other provisions. The piggyback concept, of course, was quite understandable. There were such areas as the storage and rail compilation of cars containing hazardous products which, while not necessarily busy and noisy, nevertheless constitutes a bit of a social hazard. However, I am sure that both Canadian National and Canadian Pacific will be aware of the historical documents in respect of this amendment and will take cognizance of the observations made both on the floor of the House and here in Committee with respect to the general area of broadening the scope of the intent of the bill but, in a more specific way, the advantages of perhaps having spelled out certain things in the bill. And I have no intention of moving any amendments to that effect because there are obvious difficulties involved in that. I think we are well served by the general implication of our witness, Mr. Martin's intent and of the effect it will have.

• 2035

I regret, finally in closing, Mr. Chairman, the absence as witnesses or as interested parties, although I notice that they are represented, anybody from either of the two national railways. I would have thought social conscience would have carried them at least to the point of coming and having paid tribute to Mr. Martin's efforts this evening. And I could not let this momentous occasion go by without saying that I might hope you do the same with mine, with the subject matter of my own personal private member's bill, although I doubt that very much.

[*Translation*]

compagnie de l'avis ou en abréger la durée si elle le juge opportun.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je suis heureux de me joindre au secrétaire parlementaire pour appuyer la motion et je tiens également à féliciter le parrain du bill et notre principal témoin de ce soir, de son initiative d'un grand intérêt social et que je recommande donc vivement à mes collègues du Comité. Je vous demanderais donc, monsieur le président, de nous donner des directives, car j'estime que c'est un bill qui devrait être adopté rapidement.

J'espère que notre collègue et principal témoin de ce soir voudra bien réfléchir à l'opportunité de déposer d'autres bills qui tiendraient compte des suggestions faites lors du débat à la Chambre concernant son projet de loi. Je songe particulièrement à M. MacKenzie, collègue qui doit malheureusement assister ce soir à une autre séance et qui avait proposé d'englober les endroits où on fait le montage des wagons rail-route. On pourrait tenir compte aussi de la proposition beaucoup plus vaste de M. Crosbie, député de St-Jean ouest qui, même s'il n'est pas membre de ce Comité, s'intéresse à la question et a apporté des remarques au cours du débat en Chambre qui indiquaient que s'il acceptait de tout cœur ce bill, il n'en regrettait pas moins son étroitesse et il aurait préféré qu'on y inclue d'autres stipulations. Ce principe des wagons rail-route était très compréhensible. Il y avait d'autres questions se rapportant par exemple aux wagons contenant des produits dangereux qui, même s'ils n'étaient pas nécessairement bruyants, n'en constituaient pas moins un genre de risque au point de vue social. Toutefois je suis sûr que le Canadien national et le Canadien pacifique prendront connaissance de ces documents historiques établis en rapport avec cet amendement et des observations faites à la Chambre et ici au Comité pour élargir l'objectif du bill. Mais ceux-ci auront peut-être eu mérite de préciser certains des avantages. Je n'ai aucune intention de présenter des amendements vu les difficultés qui se présentent dans ce domaine et je crois que le témoignage de M. Martin suffit.

En terminant, je dirais, monsieur le président, que je regrette l'absence de témoins des deux sociétés de chemin de fer mais que je constate qu'elles sont représentées. J'aurais cru qu'elles auraient au moins payé tribut à M. Martin pour ses efforts ce soir. Je ne pourrais pas laisser passer cette occasion de dire que j'espère que vous étudierez aussi le bill que j'ai présenté, bien que j'en doute beaucoup.

[*Texte*]

On that note, Mr. Chairman, our side of the House commends the member for the initiative in bringing it forward and we trust that its treatment on the floor of the House through the report stage and Third Reading on some quiet Friday afternoon will be such that it in fact will become a statute in the law of Canada. I congratulate you, Mr. Martin. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman. I wish to congratulate my colleague and neighbour from Toronto, Mr. Martin, for having brought this bill forward. I would not like the remarks I am going to make to be seen in an obsequious or a patronizing fashion. But Parliament has been under severe criticism recently and the relevancy of members of Parliament in performing their roles has been under attack within the press, and it has been even mentioned in Parliament itself. I think the right honourable gentleman from Prince Albert has recently made some comments, as has the member from Winnipeg North Centre, on the work of members of Parliament and their relevancy to contemporary life. I think Mr. Martin should be congratulated, because he has given evidence that a member of Parliament can perform very valuable work for the community. In this particular incident he not only has helped to serve the interests of his constituents but this bill does have nationwide implications because the railways do go from coast to coast. While perhaps he cannot right the situation that occurred in Birchmount Road in his constituency, certainly any future occurrences will be curtailed, or at least the railways will be more thoughtful about their works in future. And like Mr. Forrestall I think tha it was a pity the railways were not here tonight out of courtesy to Mr. Martin for having brought this to the House's attention. I am a big defender of CNR as members of this Committee know but I just wonder about their concern over their own corporate image when they allow such an event to occur as Mr. Martin described in his brief where residents nearby, whether there was statutory requirement or not, were not informed again, out of sheer courtesy.

• 2040

In closing, I would just like to say that perhaps some other points can be drawn from this whole exercise. The railways, as Mr. Martin said, were there first and the houses did come considerably later, but I think the whole matter really points up the problem that the railways have in that they do not use good zoning practices.

I give the example of Toronto airport where the province of Ontario through the municipalities allowed a number of subdivisions to be built within close proximity to the Toronto airport knowing full well that the projections of growth in Toronto dictated a vast expansion of Toronto airport. I think we can see that the houses where Mr. Martin's constituents live would not have been built there in the first place if adequate municipal zoning had gone along. Obviously there is an industrial component nearby and certainly any potential expansion which would have necessitated the expansion of the

[*Traduction*]

A ce sujet, monsieur le président, mon parti félicite le député pour son initiative et nous espérons que la Chambre au moment du rapport et à la troisième lecture lors de quelque calme vendredi après-midi voudra bien transformer ce bill en loi. Je vous félicite, monsieur Martin. Merci.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Collenette.

M. Collenette: Merci, monsieur le président. Je dois féliciter mon collègue et voisin de Toronto, M. Martin, pour avoir présenté ce bill. Je ne voudrais pas que l'on considère les remarques que je fais comme obséquieuses ou d'esprit de parti, mais le Parlement a été critiqué très durement et la façon dont les députés s'acquittaient de leurs fonctions a subi une dure attaque dans la presse et on l'a même mentionné au Parlement. Je crois que le très honorable député de Prince-Albert a fait quelques remarques, comme d'ailleurs le député de Winnipeg-Nord-Centre, sur le travail des députés et sur le fait de savoir s'ils étaient adaptés à la vie contemporaine. Je crois qu'il faut féliciter M. Martin car il nous a prouvés qu'un député pouvait faire du travail utile pour la communauté et, dans ce cas aussi, il a aidé non seulement ses commettants, mais aussi tout le pays, car les chemins de fer vont d'un bout à l'autre du Canada. Même s'il ne peut redresser la situation qui s'est produite sur la route Birchmount dans sa circonscription, ses efforts permettront de prévenir de telles situations ou tout au moins les chemins de fer réfléchiront plus à leurs travaux dans l'avenir. Et comme M. Forrestall, je pense que c'est dommage que les sociétés de chemin de fer ne sont pas venues ici ce soir par courtoisie pour M. Martin qui a attiré l'attention de la Chambre sur cette question. Comme le sait le Comité, je défends beaucoup le Canadien National mais, je me demande jusqu'à quel point cette société s'inquiète de l'impression qu'elle donne lorsqu'elle se conduit ainsi. Les résidants des environs auraient dû, qu'il y ait une loi ou non, être informés, car c'était là un minimum de courtoisie.

Pour terminer, on peut peut-être retenir de toute cette affaire que, comme M. Martin l'a dit, les chemins de fer étaient là les premiers, mais il faut aussi noter que ce problème se pose à cause de mauvaises pratiques de zonage.

Je puis donner comme exemple l'aéroport de Toronto alors que la province de l'Ontario a permis aux municipalités d'établir un certain nombre de subdivisions à proximité de cet aéroport alors que l'on savait très bien qu'il allait se produire une très grande expansion de l'aéroport de Toronto. Nous pouvons constater que ces maisons où habitent les commettants de M. Martin n'auraient pas été construites s'il y avait eu un zonage municipal convenable. Il n'y a pas de doute qu'il aurait fallu tenir compte de la présence de cette industrie et de l'expansion éventuelle de cette usine puisqu'il était inévitable

[*Text*]

plant and the facilities which would necessitate an expansion of the railway and that should have been thought about by the municipalities in the original zoning of the area. So Mr. Chairman, in conclusion I would, once again, like to congratulate Mr. Martin on his bill. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Martin do you have any closing comments?

Mr. Martin: I would just like to thank the members for the general support of the concept. To the remarks that have been made by Mr. Forrestall, I might just add to this amendment to a thousand foot clause. I think it really applies to any kind of major expansion program the railway may be undertaking, whether it is a terminal facility or whatever so long as it is within a thousand feet of residential or public buildings. So it may be partially taken into account but I understand the other concerns that were registered during the debate in second reading. I would be quite happy to try to take this a little further at some appropriate time in the future.

The Chairman: Thank you, Mr. Martin. Shall the amendment carry?

Amendment agreed to.

Clause 1 as amended agreed to.

The title agreed to.

Bill C-207 carried.

The Chairman: Shall I report the bill with the amendment to the House?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I would also like to take this opportunity to congratulate Mr. Martin on the initiative taken in presenting this bill and I certainly hope that more members will present similar types of bills to improve the situation and that they will have a chance to come before committee. If there are no other questions, this Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Translation*]

qu'elle amène une expansion des chemins de fer et les municipalités auraient dû y songer lors de l'établissement de leur zonage d'origine. Je veux donc, à nouveau, féliciter M. Martin. Merci.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur Martin, avez-vous des remarques pour terminer?

M. Martin: Je voudrais simplement remercier les membres du Comité pour leur appui. Aux remarques qu'a faites M. Forrestall, j'ajouterai que cet amendement au sujet des 1,000 pieds s'applique en fait à tout programme d'expansion importante que les chemins de fer pourraient entreprendre. Qu'il s'agisse d'installations de terminus ou autres, du moment que c'est dans les 1,000 pieds de distance des résidences ou des édifices publics. Donc, la question a pu être partiellement réglée, mais j'ai cru comprendre qu'au cours du débat en seconde lecture, il y avait d'autres préoccupations qui avaient été indiquées. Je serais très heureux d'approfondir un peu ces questions à l'avenir.

Le président: Merci, monsieur Martin. L'amendement est-il adopté?

L'amendement est adopté.

L'article 1 modifié est adopté.

Le titre est adopté.

Le Bill C-207 est adopté.

Le président: Puis-je faire rapport du bill modifié à la Chambre?

Des voix: D'accord.

Le président: Je voudrais aussi profiter de l'occasion pour féliciter M. Martin pour son initiative et je souhaite que d'autres députés agissent ainsi afin d'améliorer des situations, et que des bills du même genre soient présentés au Comité. S'il n'y a pas d'autres questions, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

WITNESS—TÉMOIN

At 8:00 p.m.

Mr. A. Martin, M.P., Sponsor.

A 8 heures du soir

M. A. Martin, député, parrain.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Thursday, April 28, 1977
Thursday, May 5, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 13

Le jeudi 28 avril 1977
Le jeudi 5 mai 1977

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1977-78: Votes 1 and 5 under POST OFFICE.

CONCERNANT:

Budget principal 1977-1978: crédits 1 et 5 sous la rubrique POSTES.

APPEARING:

The Honourable Jean-Jacques Blais, Postmaster General.

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Jacques Blais, Ministre des Postes.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Caron
Clarke
(*Vancouver Quadra*)
Condon
Darling
Dinsdale
Flynn
Fortin
Harquail
Huntington

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Loiselle (*Chambly*)
Loiselle
(*Saint-Henri*)
Masniuk
McIsaac
McKenzie
Munro
(*Esquimalt-Saanich*)
Roy (*Laval*)
Turner—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Wednesday, April 27, 1977:

Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. Douglas (*Bruce-Grey*).

On Thursday, April 28, 1977:

Mr. Macquarrie replaced Mr. Elzinga.

On Wednesday, May 4, 1977:

Mr. Darling replaced Mr. Ritchie;

Mr. Clarke (*Vancouver Quadra*) replaced Mr. Cadieu;

Mr. Dinsdale replaced Mr. Macquarrie;

Mr. Masniuk replaced Mr. McCain;

Mr. Huntington replaced Mr. Whittaker;

Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*) replaced Mr. McKenzie.

On Thursday, May 5, 1977:

Mr. McKenzie replaced Mr. Forrestall.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mercredi 27 avril 1977:

M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. Douglas (*Bruce-Grey*).

Le jeudi 28 avril 1977:

M. Macquarrie remplace M. Elzinga.

Le mercredi 4 mai 1977:

M. Darling remplace M. Ritchie;

M. Clarke (*Vancouver Quadra*) remplace M. Cadieu;

M. Dinsdale remplace M. Macquarrie;

M. Masniuk remplace M. McCain;

M. Huntington remplace M. Whittaker;

M. Munro (*Esquimalt-Saanich*) remplace M. McKenzie.

Le jeudi 5 mai 1977:

M. McKenzie remplace M. Forrestall.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

REPORT TO THE HOUSE

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIRST REPORT

In accordance with its Order of Reference of Tuesday, November 23, 1976, your Committee has considered Bill C-207, An Act to amend the Railway Act, and has agreed to report it with the following amendment:

Clause 1

Strike out lines 23 to 35 on page 1 and lines 1 to 7 on page 2 and substitute the following therefor:

"with the Commission under this Act.

(4.1) Where a residential, commercial or public building is located within one thousand feet of the proposed deviation, change or alteration, the company shall give four weeks public notice prior to submission, in accordance with sub-section (1), of its plan, profile and book of reference or prior to the Commission, in accordance with sub-section (4), exempting the company from submitting the plan, profile and book of reference.

(4.2) The Company shall give the four weeks public notice referred to in sub-section (4.1) in any newspaper published in each county, or district where a deviation, change or alteration is proposed to be made or if there is no newspaper published in such county or district, then for the same period in the *Canada Gazette*; and the Commission may dispense with or shorten the time of such notice in any case where it deems proper."

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-207, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 12*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du mardi 23 novembre 1976, votre Comité a étudié le Bill C-207, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, et a convenu d'en faire rapport avec la modification suivante:

Article 1

Retrancher les lignes 24 à 35, à la page 1, et les lignes 1 à 7, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit:

«Loi.

(4.1) Lorsqu'un bâtiment résidentiel, commercial ou public est situé à une distance de mille pieds ou moins de la déviation, du changement ou de la modification proposée, la compagnie doit, durant quatre semaines, faire paraître un avis public de ses plans, profil et livre de renvoi avant la soumission conformément au paragraphe (1), ou avant que la Commission, conformément au paragraphe (4), n'exempte la companie de soumettre les plan, profil et livre de renvoi.

(4.2) La compagnie doit faire paraître durant quatre semaines, l'avis public mentionné au paragraphe (4.1) dans un journal public dans chaque comté ou district où elle se propose d'opérer une déviation, un changement ou une modification ou, si aucun journal n'est publié dans un tel comté ou district, dans la *Gazette du Canada*; la Commission peut dispenser de cet avis ou en abréger la durée de publication chaque fois qu'elle juge à propos de le faire.»

Votre Comité a ordonné la réimpression du Bill C-207, tel que modifié pour l'usage de la Chambre des communes, à l'étape du rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages relatifs à ce Bill (*fascicule nº 12*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

JOHN CAMPBELL

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 28, 1977
(14)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met *in camera* at 10:00 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Forrestall, Harquail, Loiselle (*Saint-Henri*), Macquarrie, McIsaac, McKenzie, Roy (*Laval*) and Whittaker.

Other Member present: Mr. McRae.

The Committee discussed its travel plans for an upcoming trip to the Atlantic Provinces.

On motion of Mr. Loiselle (*Saint-Henri*), it was resolved,— that the Committee travel to the Atlantic Provinces from May 29th to June 4th 1977 to study Transportation Problems, and that the necessary supporting staff do accompany the Committee.

At 10:50 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, MAY 5 1977
(15)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clarke (*Vancouver Quadra*), Collenette, Darling, Dinsdale, Harquail, Huntington, Masniuk, McIsaac, McKenzie and Munro.

Other Member present: Mr. Watson.

Appearing: The Honourable Jean-Jacques Blais, Postmaster General.

Witness: From the Department of the Post Office: Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 21, 1977, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1978 (*See Minutes of Proceedings, Thursday, March 3, 1977*).

The Committee considered Votes 1 and 5 relating to the Post Office.

The Minister read an opening statement.

He and the witness answered questions.

At 5:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 28 AVRIL 1977
(14)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos à 10 heures sous la présidence de M. Campbell (président).

Members du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Forrestall, Harquail, Loiselle (*Saint-Henri*), Macquarrie, McIsaac, McKenzie, Roy (*Laval*) et Whittaker.

Autre député présent: M. McRae.

Le Comité étudie son projet de voyage dans les provinces de l'Atlantique.

Sur motion de M. Loiselle (*Saint-Henri*), il est décidé,— Que le Comité visite les provinces de l'Atlantique du 29 mai au 4 juin 1977 pour y étudier les problèmes de transport et que le personnel de soutien nécessaire accompagne le Comité.

A 10 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 5 MAI 1977
(15)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 45 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clarke (*Vancouver Quadra*), Collenette, Darling, Dinsdale, Harquail, Huntington, Masniuk, McIsaac, McKenzie et Munro.

Autre député présent: M. Watson.

Comparaît: L'honorable Jean-Jacques Blais, ministre des Postes.

Témoin: Du ministère des Postes: M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 février 1977 portant sur le Budget principal de l'année financière se terminant le 31 mars 1978. (*Voir procès-verbal du jeudi 3 mars 1977*).

Le Comité étudie les crédits 1 et 5 portant sur les Postes.

Le ministre fait lecture d'une déclaration préliminaire.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

A 17 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, May 5, 1977

• 1540

[*Texte*]

The Chairman: Order, please. We have the necessary quorum to begin question and answers. We will commence consideration of the Main Estimates, for 1977-78, relating to the Post Office.

POST OFFICE

Vote 1—Post Office—Operating expenditures, contributions—$1,090,290,000

Vote 5—Post Office—Capital expenditures—$25,838,000

The Chairman: I will call Votes 1 and 5 under Post Office.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Is nine a quorum, Mr. Chairman, for hearing witnesses?

The Chairman: We have the necessary quorum to hear the witnesses.

An hon. Member: Five, five.

The Chairman: Five is required.

An hon. Member: They are all Liberals, though.

The Chairman: That is not for me to say.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): The question was asked before you came in.

The Chairman: We have appearing with us this afternoon the Hon. Jean-Jacques Blais, the Postmaster General, who is accompanied by officials of his Department. Mr. Blais.

The Hon. Jean-Jacques Blais (Postmaster General of Canada): Mr. Chairman, if I might, I would be very pleased to introduce my Deputy Postmaster General, Mr. Jim Corkery. I would point out, at this point, that both Jim and I are at our first try at this particular game before the Committee defending our Estimates. And we have, as well, Mr. Bob Jones, the Comptroller, who is sitting next to Mr. Corkery. As well, we have Larry Sperling, who is Assistant Deputy Postmaster General Marketing; Mr. Jack Prescott, Assistant Deputy Postmaster General Operations; Mr. Ron Gunn; Mr. Doug Boyd; Mr. Gerry McKee, at the end over there; and, Mr. Arnold Brooks.

The Chairman: Mr. Minister, do you have an opening comment?

M. Blais: Oui. Comme je l'indiquais tout à l'heure, c'est la première fois que je viens devant le Comité répondre aux questions concernant nos crédits. Il me fait plaisir d'y être, étant donné ma participation dans le passé comme simple membre dans le système des comités, et le plaisir que j'y ai ressenti . . .

I would have been, of course, much more pleased if I had been able to report that the Post Office had become a self-sustaining organization and that the Estimates, that are indicat-

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 5 mai 1977

[*Traduction*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum nécessaire pour entendre les témoignages. Nous commencerons notre étude du Budget principal de 1977-1978 du ministère des Postes.

POSTES

Crédit 1er—Postes—Dépenses de fonctionnement—$1,090,290,000

Crédit 5—Postes—Dépenses en capital—$25,838,000

Le président: Les crédits 1 et 5 du ministère des Postes sont mis à l'étude.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Faut-il un quorum de neuf personnes pour entendre les témoignages, monsieur le président?

Le président: Nous avons le quorum nécessaire pour entendre les témoignages.

Une voix: Cinq.

Le président: Il faut cinq membres.

Une voix: Où sont donc les Libéraux?

Le président: Ce n'est pas à moi qu'il faut le demander.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Nous avons déjà posé la question avant notre arrivée.

Le président: Nous avons comme témoin cet après-midi l'honorable Jean-Jacques Blais, ministre des Postes, qui est accompagné de hauts fonctionnaires de son ministère. M. Blais.

L'hon. Jean-Jacques Blais (ministre des Postes du Canada): Monsieur le président, j'aimerais vous présenter d'abord le sous-ministre des Postes, M. Jim Corkery. Je vous ferai remarquer que, pour tous les deux, c'est notre première comparution devant le Comité pour expliquer nos prévisions budgétaires. Je vous présente également M. Bob Jones, Contrôleur, M. Larry Sperling, sous-ministre adjoint, Commercialisation; M. Jack Prescott, sous-ministre adjoint, Opérations; M. Ron Gunn; M. Doug Boyd; M. Gerry McKee; et M. Arnold Brooks.

Le président: Monsieur le ministre, avez-vous une déclaration préliminaire?

Mr. Blais: Yes. As I just pointed out, this is our first appearance before the Committee to answer your questions about our estimates. I am pleased to be here, especially in view of my previous participation in the committee system, which I always found enjoyable.

Je serais encore plus heureux si je pouvais affirmer que le Ministère a atteint l'autarcie et que ces prévisions indiquent que les recettes et les dépenses s'annulent. Mais, comme vous

[*Text*]

ed, would show that the revenue and expenditure figures cancelled each other out. But as you gentlemen are aware, this will never happen as long as the Canada Post Office fulfils its mandate to provide the same standards of service at exactly the same cost whether a letter is going across the street or across the country, whether it is going from Ottawa to Toronto, or from Toronto to Tuktoyaktuk or, indeed, Burks Falls.

However, in the past few years the Post Office has striven to become more business oriented and more aggressive in what is becoming a much more competitive environment than heretofore—all of it with a view of closing the gap between income and outgo.

Increasingly, the Post Office is facing challenges from competitors in the private sector—from couriers, from bus parcel express, from Telex—and the day is not too far distant when it will be facing further competition from electronic mailing systems. It is already confronted with competitors in the fields of computers, electronic payment systems and television purchasing.

In the areas of providing business and industry with more and better services, the Department's Marketing Branch has a big job to do and one that it is accomplishing very well for a Branch that has been with us but for six years.

Another key area where a new and vigorous thrust is developing is that of labour relations—the foundation upon which the very existence of the Post Office itself depends. Programs to improve the quality of worklife are under close scrutiny and it is my belief that the Post Office is on the threshhold of a new era in its relation with the people who work in the organization and for the organization.

I would like to deal next with the financial picture. To meet our objectives for 1977-78, you are asked to vote an amount of $1,236,779,000 for budgetary expenditures, a figure which includes $25.8 million for capital expenditures.

During the next fiscal year, the Department is expected to generate some $953 million in revenues. Of this amount, the Post Office will be able to apply approximately $165 million against expenses, the balance being credited to the Consolidated Revenue Fund.

Post Office costs, including capital in 1977-78, are expected to be $1,521 million. Of this amount, $100 million expenses are applied directly against Post Office revenues to cover the operation of rural and sub-post offices, indemnity paid on lost mail, payments to foreign administrations for money orders paid abroad, outgoing parcel post, handling charges on Canadian mail passing through other countries, and carriage of Canadian mail on foreign airlines.

• 1545

In addition, the department is permitted to apply revenues received from such services as money orders, philatelic sales, lock box rentals et cetera, an amount of approximately $65 million, against the cost of the program. Thus, of the $1,521 million required for anticipated expenditures, approximately

[*Translation*]

le savez sans doute, cette situation ne se produira pas tant que les Postes continueront d'offrir le même service pour un même prix, qu'il s'agisse d'une lettre destinée à la maison voisine ou à l'autre bout du pays, expédiée d'Ottawa à Toronto, ou de Toronto à Tuktoyaktuk ou même à Burks Falls.

Toutefois, depuis quelques années, les Postes tentent d'adopter une allure plus commerciale et plus dynamique dans un milieu qui devient de plus en plus concurrentiel, tout en essayant de réduire l'écart entre les recettes et les dépenses.

Les Postes doivent sans cesse relever le défi lancé par leurs concurrents du secteur privé, soist les messageries, les services de transport exprès des colis par autobus, le télex et, sous peu, les systèmes d'expédition électroniques. Elles doivent déjà affronter la concurrence dans le domaine de l'informatique, des systèmes de paiement électroniques et des achats par télévision.

La tâche de la Direction de la commercialisation est considérable, car elle vise à offrir aux entreprises commerciales et à l'industrie des services plus nombreux et de meilleur qualité. Elle existe depuis seulement 6 ans et accomplit un très bon travail.

Les relations de travail, fondement même du Ministère, connaissent également un nouvel essor. Des programmes visant à améliorer la qualité de vie au travail font actuellement l'objet d'une étude approfondie et je crois que la réalisation de ces projets marquera le début d'un temps nouveau dans les relations de travail aux Postes.

Passons maintenant à la situation financière. Pour atteindre les objectifs fixés pour 1977-1978, nous vous demandons d'autoriser l'affectation d'une somme de $1,236,779,000 pour les dépenses, y compris 25.8 millions de dollars pour les dépenses d'investissement.

Au cours du prochain exercice financier, le Ministère compte réaliser des recettes se chiffrant à 953 millions de dollars, dont 165 millions de dollars seront consacrés aux dépenses et le solde versé au fond de revenu consolidé.

On prévoit que les couts d'exploitation des Postes, y compris les frais d'investissement pour 1977-1978, s'élèveront à 1,521 millions de dollars. 100 millions de dollars, perçus à même les recettes, serviront à payer les frais d'exploitation des bureaux de poste ruraux et auxiliaires, les indemnités pour les envois perdus, le remboursement aux administrattions étrangères des mandats payés à l'étranger, l'expédition de colis postaux destinés à l'étranger, les frais de manutention du courrier canadien acheminé par d'autres pays et le transport du courrier canadien à bord d'avions de lignes aériennes étrangères.

De plus, le Ministère est autorisé à dépenser les recettes provenant notamment de la vente de mandats-postes, d'articles philatéliques et de la location de cases postales, qui s'élèvent à environ 65 millions de dollars, pour le programme. Ainsi, sur 1,521 millions de dollars nécessaires pour couvrir les dépenses

[*Texte*]

$165 million will be met from revenues, with the remainder to be financed through Parliamentary appropriations and services to be provided by other government departments.

On prévoit pour l'année 1977-1978 un déficit d'exploitation de 560 millions de dollars, en comparaison des 623 millions de dollars qui avaient été prévus pour 1976-1977. Cette baisse est due d'abord et avant tout à l'augmentation des tarifs postaux qui a entraîné une hausse de recettes. En résumé, permettez-moi de revenir à mon premier propos, la diminution de l'écart entre les recettes et les dépenses. J'ai déjà annoncé que le Ministère a gelé l'extension du Service de distribution à domicile. Pour le moment, les quartiers sans cesse croissants continueront de recevoir leur courrier dans les batteries de boîtes aux lettres. Actuellement, tout ce que je puis affirmer, c'est que le gel doit être en vigueur au cours de l'exercice financier 1977-1978.

I trust that when the estimates for 1978-79 are tabled before this Committee next year by this Minister, they will favourably reflect the service improvements and belt-tightening measures I have only briefly outlined today.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

We have a lot of new members on the Committe this afternoon. The custom is that we allow ten minutes for question and answer, and I have so far Mr. Dinsdale, Mr. Munro, Mr. Benjamin and Mr. Darling. Mr. Dinsdale.

Mr. McKenzie: What happened to me?

The Chairman: You will be on the list, sir.

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, my first comment is to welcome to Postmaster General and the Deputy Postmaster General to the Committee. I noticed that with tongue in cheek he said he hoped to be with us next year, and I am sure that if the Deputy Postmaster General had the opportunity he might say the same. One of the problems in the Post Office department has been the rapid changeover during recent years . . .

Have we got a problem here?

Mr. McKenzie: No, you go ahead.

The Chairman: Go ahead, Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: I think the honourable member from Winnipeg South Centre has a problem. What list did you give, Mr. Chairman?

The Chairman: First of all, somebody came up to the table and said you would be first; Mr. Munro wanted to be second and then Mr. Benjamin raised his hand. I am sorry I did not see Mr. McKenzie till he mentioned it. Mr. Collenette raised his hand. Those are the names and we should be able to fit them in. If we keep our questions and answers to ten minutes we should be able to go through the list fairly easily.

Mr. Blais: I can guarantee that my responses will be to the point and very brief.

Mr. Dinsdale: Dan, I think we have sorted that out?

Mr. McKenzie: Yes. I have to speak in the House and if it is too long I will have to leave. But that is all right.

[*Traduction*]

prévues, 166 millions proviendront des recettes; le solde sera comblé par des crédits parlementaires et des services fournis par d'autres ministères du gouvernement.

The operating deficit fo 1977-78 is forecast at $560 million as compared with $623 million that was forecast for 1976-77. The main reason for this decrease is the increase in the postal rates resulting in increased revenue. Let me return to my original theme of closing the gap between revenue and expenditures. In this regard I have already announced publicly that the Post Office has introduced a freeze on any extension of door-to-door mail delivery for the present. For the time being, fast-growing neighborhoods and subdivisions will continue to be serviced by group boxes. I can only say at this time that the freeze will continue throughout the 1977-78 fiscal year.

J'ai bon espoir que lorsque les prévisions pour 1978-1979 seront présentées à ce comité l'an prochain, elles réflèteront favorablement les améliorations du service et les effets des mesures restrictives que je n'ai décrites que brièvement aujourd'hui.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Nous avons pas mal de nouveaux membres qui siègent à ce comité cet après-midi. D'habitude, nous donnons dix minutes pour les questions et les réponses. Jusqu'ici j'ai reçu les noms de MM. Dinsdale, Munro, Benjamin et Darling. Monsieur Dinsdale.

M. McKenzie: Et qu'est-ce que je suis devenu?

Le président: J'inscris votre nom, monsieur.

M. Dinsdale: Monsieur le président, j'aimerais d'abord souhaiter la bienvenue au ministre des Postes et au sous-ministre. Le ministre a dit un peut ironiquement qu'il espérait se retrouver parmi nous l'année prochaine et je suis sûr que le sous-ministre partage ce désir. Les transformations rapides survenues récemment au ministère des Postes ont donné lieu à certains problèmes . . .

Qu'est-ce qui se passe?

M. McKenzie: Non, allez-y.

Le président: Allez-y, monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Je crois que l'honorable député de Winnipeg-Sud-Centre a un problème Comment avez-vous établi votre liste, monsieur le président?

Le président: D'abord, quelqu'un est venu me dire à la table que vous seriez le premier à prendre la parole; M. Munro a ensuite exprimé son désir de parler, puis M. Benjamin. Malheureusement, je n'avais pas remarqué M. McKenzie. J'ai également vu M. Collenette me faire signe. Je crois qu'il sera possible de contenter tout le monde. Si nous nous en tenons aux dix minutes allouées, tout le monde aura sa chance.

M. Blais: Je puis vous assurer que mes réponses seront brèves et concises.

M. Dinsdale: Dan, je crois que nous avons réglé cela.

M. McKenzie: Oui. Je dois parler à la Chambre et si on prend trop de temps, je serai obligé de partir. Mais cela va.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Dinsdale, if your colleagues want to co-operate I can move Mr. McKenzie and replace him with Mr. Munro or Mr. Darling—if you so agree.

Mr. McKenzie: No, just leave it the way it is.

The Chairman: Mr. Dinsdale.

• 1550

Mr. Dinsdale: We welcome these gentlemen to the Committee. This is a continuation of the discussion that we began in the House of Commons on March 24. Unfortunately, the estimates these days are handled like a floating crap game; they go from one place to the other. I hope we will be able to have several sessions because I am sure the Postmaster General realizes from the questions that arise from time to time, the queries and the problems, that it would be in his best interest and in the best interest of improving the Post Office service if we had an opportunity to have as many members heard from as possible in a committee situation where they are in direct contact with the officials who have the responsibility of carrying out the day-to-day administration of the Post Office.

I am going to limit my comments and my questions to what I regard as the most important and difficult problem in the postal service, and that is labour-management relations—my colleagues will deal with other aspects—and I do this because we are into the year of negotiations for new contracts and it would appear that the problems that have arisen in past years are going to occur again. We have newspaper reports from the president of CUPW, for example, that it is going to be very tough and hard bargaining, and I would hope that by deliberations in this Committee we might be able to communicate with that element of the postal workers and indicate that all members of the House—we do not have too many from the government side at the moment—are interested in resolving labour-management difficulties.

The Letter Carriers Union is taking a positive attitude towards negotiations and are trying to be helpful in overcoming the problems that are all too well know, and have been too well known over recent years, in Canada's once efficient postal service.

Now, essential to labour management relations is consultation, negotiations and the closest possible contact with labour, and I would like to suggest, Mr. Chairman, that this is where the Post Office Department has fallen down miserably.

Because of the desire of members of the Opposition to be helpful, we have been travelling recently. We have visited the Post Office in Washington and have had discussions, right from the highest level down with officials there who are responsible for the United States postal service; we have been to the U.K. and had the same contact; and we have found that, in both instances, they are overcoming the problems of rapid change in technology and mechanizations by reason of the fact that they have solved the labour-management situation.

I know that the former Deputy Postmaster General was just getting into this thing when he was suddenly elevated to other responsibilities and I have documents which indicate that there

[*Translation*]

Le président: Monsieur Dinsdale, si vos collègues sont d'accord, je peux mettre M. McKenzie à la place de M. Munro et M. Darling.

M. McKenzie: Non, ça va comme ça.

Le président: Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Comme je disais, nous souhaitons la bienvenue aux témoins. Cette séance est en quelque sorte la suite de la discussion que nous avons commencée à la Chambre des communes le 24 mars. Malheureusement, les prévisions budgétaires commencent à ressembler à un tripot qui change de lieu d'un jour à l'autre. J'espère que plusieurs séances ont été prévues, car le ministre des Postes doit se rendre compte, d'après les questions qui lui ont été posées sur les problèmes auxquels il se heurte, qu'il a tout intérêt, s'il désire améliorer le service des postes, à entendre l'opinion du plus grand nombre possible de députés, en comité, et en présence des responsables de l'administration des postes.

J'ai l'intention de restreindre mes observations au problème le plus difficile et le plus important des postes, celui des relations de travail; mes collègues aborderont d'autres aspects. En effet, cette année de nouveaux contrats seront négociés et il me semble que les problèmes qui se sont élevés par le passé risquent de se reproduire. J'ai lu dans un journal que le président du SCTP déclare que les négociations vont être très dures et j'espère que grâce aux délibérations de ce comité, nous réussirons à faire comprendre aux travailleurs des postes que tous les membres de la Chambre—ceux du gouvernement ne sont pas très nombreux pour l'instant—s'intéressent à la solution des difficultés posées par les relations de travail.

Le Syndicat des postiers a adopté une attitude très positive face aux négociations et essaie de résoudre les problèmes que nous connaissons tous et que nous connaissons depuis plusieurs années, et qui se posent au sein d'un service postal qui fut jadis efficace.

Dans ce domaine, la consultation, les négociations et les contacts les plus étroits possibles avec les travailleurs sont essentiels et c'est précisément dans ce domaine, monsieur le président, que le ministère des Postes a échoué misérablement.

Désireux de se rendre utile, certains membres de l'opposition ont récemment entrepris de voyager. Nous avons visité le département des Postes de Washington; nous avons eu l'occasion de nous entretenir avec des employés de tous les niveaux de cet organisme américain. Nous sommes allés au Royaume-uni où nous avons eu les mêmes discussions. Nous nous sommes aperçus, dans ces deux cas, que l'on réussissait à surmonter les problèmes de changements technologiques de mécanisation tout simplement résolvant les problèmes de relations de travail.

Je sais que l'ancien sous-ministre des Postes commençait tout juste à s'intéresser à cette question lorsqu'il fut appelé à d'autres responsabilités et j'ai des documents qui prouvent que

[*Texte*]

is an attempt on the part of the Post Office Department to establish what they call meaningful relations. They have the ComTeam organization which is supposed to bring labour and management together in useful discussions and I have a document here that came out of the Edmonton district office a year ago which is entitled: ComTeam—*Two way Communication Flow Volume Number 1.* and what it is, is a question ans answer paper, like a catechism.

I would like to suggest, Mr. Chairman, that this is no way to establish meaningful relations, and I say this on the basis of the experience we had in the United Kingdom where the labour representatives had been brought into the board of directors, and they sit right on the board of directors, and nothing takes place in terms of technological change or any other major improvements or developments in the postal service until they have had their full say.

• 1555

This came about because of the confrontation situation that has persisted in the Canadian Post Office for the past eight or nine years, when they refused to accept automation. It resulted in a strike, as it has resulted in numerous strikes in Canada and could result in another, even more difficult, strike come this summer if we continue in the same direction that we are at the moment. They refused to accept mechanization because they had not been consulted. The Post Office Department threw a program of automation at them without any consultation before the fact. They said, we will not accept it until we have been fully consulted, until we have had a chance for an input, until we have been able to consider the impact—and there is a rather startling impact on the labour situation when you proceed towards mechanization and automation. A moratorium of two years was declared. The apparatus was set up for meaningful dialogue. Since that time, they have been able to achieve that happy situation, which we want to achieve in Canada, where labour is supporting mechanization. They believe this is the route to solving contemporary problems in a modern industrial society. If the Postmaster General has seen this book, which was published just recently—it is Autumn 76 by the Postal, Telegraph and Telephone International Union, a representative of whom, Norman Stagg, visited Canada to see what was the cause of the labour situation here. He has presented an excellent report on what he discovered.

Mr. Blais: What is the title of that review again, Mr. Dinsdale?

Mr. Dinsdale: It is the Postal, Telegraph and Telephone International publication, the autumn issue of 1976. We can table a copy here, if that would be helpful.

The Chairman: Order, please. I would just like to mention to Mr. Dinsdale, and to other members, that the 10 minutes allocated includes answers from the witnesses, otherwise it infringes on the privilege of other members to ask questions. I have allowed a little more time for Mr. Dinsdale because I understand he is the spokesman for the Post Office, but I just wanted to caution the other members. Mr. Dinsdale.

[*Traduction*]

le ministère des Postes essaie d'établir ce qu'il désigne sous le terme de relations fructueuses. L'organisme *Comteam* a pour but de rassembler le patronat et les travailleurs et de permettre des discussions utiles; j'ai sous les yeux un document émis il y a environ un an par le Bureau du district d'Edmonton et qui est intitulé: *Comtean-Twoway Communication Flow—Volume un.* C'est comme un catéchisme, avec des questions et des réponses.

Monsieur le président, ce n'est pas de cette façon que l'on réussira à établir des relations fructueuses, si je dis cela, c'est que j'ai vu ce qui se passe au Royaume-uni où les représentants des travailleurs siègent au Conseil d'administration et où aucune modification technologique, aucune amélioration, aucun développement n'a lieu dans ces services postaux sans qu'ils n'aient eu leur mot à dire.

Nos problèmes viennent de la confrontation à laquelle nous avons assisté au sein des postes canadiennes depuis 8 ou 9 ans et qui a son origine dans l'automatisation. Nous avons eu des grèves, des grèves nombreuses, et nous pourrions fort bien en avoir une autre encore plus grave, cet été, si nous continuons dans la même direction. Les travailleurs ont refusé la mécanisation car ils n'avaient pas été consultés. Le ministère des Postes leur a imposé un programme d'automatisation sans les consulter. Ils ont répondu qu'ils ne l'accepteraient pas tant qu'on ne leur permettrait pas d'exprimer leur opinion, de participer à la mise en place de ce programme, d'en étudier les répercussions—qui sont graves—pour les travailleurs. Un moratoire de deux ans fut déclaré. Le cadre d'un dialogue fut élaboré. Depuis cette époque, ils vivent dans cet état de grâce que nous désirons tellement atteindre: les travailleurs sont en faveur de la mécanisation. Ils estiment qu'elle doit leur permettre de résoudre les problèmes qui se posent à une société industrialisée moderne. Si le ministre des Postes a vu ce document qui a été publié récemment, à l'automne 1976, par le Syndicat international des postes, des télégraphes et des téléphones. Un représentant de ce syndicat, M. Norman Stagg est venu au Canada étudier les causes des problèmes que nous éprouvons. Il a présenté un excellent rapport de ses découvertes.

M. Blais: Monsieur Dinsdale, vous voulez répéter le titre de ce rapport?

M. Dinsdale: C'est le numéro de l'automne 1976 de l'Association internationale des postes, des télégraphes et des téléphones. Nous pouvons vous en fournir un exemplaire, si vous le désirez.

Le président: A l'ordre, je vous prie. Monsieur Dinsdale, messieurs, je vous rappelle que les dix minutes qui vous sont allouées comprennent les réponses des témoins, sinon cela n'est pas juste pour les autres députés qui ont des questions à poser. J'ai permis à M. Dinsdale de prendre un peu plus de temps car il est le porte-parole de son parti pour ce qui est des postes. Mais je mets en garde les autres députés. Monsieur Dinsdale.

[*Text*]

Mr. Dinsdale: The first point I would make is really meaningful consultation; it has to be resolved.

The second point I want to make is that, unfortunately, the Post Office Department instead of making information available likes to operate in secret. There have been numerous studies undertaken in the bureaucracy, and none are made available to this Committee or to members of Parliament; every attempt to make the information available is studiously resisted. For instance, the 1976 householder perception survey, which would be an informative document, has been withheld by Mr. Quiring because, I suppose, it would be embarrassing to the Post Office Department; I do not know why it is being withheld. But who should have more right to information of this kind than members of Parliament who are interested in making the Post Office system work? I have had information poured at me since I was in Washington and it is coming from London now. All their studies are made available to members of Congress and members of Parliament, even though they are operating under a semiprivate system, as we well know.

I would make the point, and I would like the Minister to comment on this; can we not have access to these studies so that we can really be knowledgeable? We should not have to wander to Britain and to the United States to find solutions to the problems of technological change in the Post Office Department.

The final point I want to make is the method by which we handle grievance. I was impressed in Washington, I was impressed in London that no grievance gets beyond the floor of the local post office. They try to solve it there and you do not have this backlog of 1,200 grievances resulting from the failure of the supervisors and the shop stewards to consult in a meaningful way and to resolve the little problems before they become a major issue. I have passed several of these along to the new Postmaster General, as he knows. And this is operating at the highest level, the ministerial and the Opposition level, and he has been able to resolve them.

But why can we not resolve them on the floor? I have one that I have not sent to the Postmaster General yet, but I want a comment. The letter says . . . I have so many here . . . Well, I do not have it.

It comes out of the Calgary post office where a lot of these come from. A female employee was blistered by the . . . blasted by the supervisor—same difference—in the presence of everybody because she had talked on the job. And they had been working extra hard that night to overcome a backlog. She retreated to the ladies room to weep, as ladies sometimes do, and another one of her friends—because many of the employees are women now—retreated with her. And the supervisor has made a capital case out of it. Now this is the sort of thing that spoils morale in the whole postal plant and should be avoided.

The Chairman: Thank you, Mr. Dinsdale. Mr. Minister.

[*Translation*]

M. Dinsdale: Et je voudrais revenir sur cette question de consultation; une solution doit être trouvée.

En second lieu, et c'est malheureux, au lieu de fournir les renseignements qu'on lui demande, le ministère des Postes aime s'entourer de secrets. De nombreuses études ont ét menées à bien par les fonctionnaires de ce ministère, aucune n'a été mise à la disposition du comité ou des députés; chaque fois q'on a essayé d'obtenir des renseignements, on s'est heurté à une résistance. Par exemple, l'enquête faite en 1976 dans les foyers et qui doit contenir des informations précieuses a été retenue par M. Quiring; j'imagine parce que le ministère des Postes a peur d'être embarrassé en la communiquant. Je ne sais pas pourquoi on nous refuse ce document. Mais à qui ce genre d'information peut-il être utile sinon aux députés qui s'intéressent au fonctionnement des postes? Depuis mon retour de Washington, je ne cesse de recevoir des renseignements, en particulier de Londres. Toutes les études qui ont été faites dans ces pays ont été mises à la disposition des membres du Congrès et des députés, et pourtant il s'agit de systèmes semi-privés, comme nous le savons.

Maintenant, j'aimerais que le ministre me donne son opinion. Pourquoi ne pas nous communiquer ces études qui nous permettraient de vraiment connaître la situation? Nous ne devrions pas être obligés d'aller en Grande-Bretagne et aux États-Unis pour trouver des solutions aux problèmes posés par les changements technologiques introduits au ministère des Postes.

Enfin, je voudrais aborder la question de la procédure des griefs. A Washington et à Londres, j'ai été très impressionné lorsque je me suis aperçu qu'aucun grief ne parvenait plus loin que le premier palier. On essaie de résoudre les griefs sur place, et cela évite d'accumuler 1,200 griefs non résolus car les surveillants et les contremaîtres ne réussissent pas à se mettre d'accord pour résoudre des petits problèmes qui risquent de devenir plus tard des problèmes graves. J'en ai transmis plusieurs au nouveau ministre des Postes, qui est au courant. En travaillant au plus haut niveau, au niveau ministériel et au niveau de l'Opposition, il a réussi à résoudre plusieurs de ces problèmes.

Mais pourquoi ne peut-on pas les régler sur place? J'ai une lettre ici que je n'ai pas encore envoyée au ministre des Postes, mais sur laquelle je voudrais un commentaire. La lettre dit . . . j'en ai tellement ici. Eh bien, je ne la trouve toujours pas.

Elle me vient du bureau de poste de Calgary, comme beaucoup d'autres. Un surveillant avait semoncé une employée devant tout le monde parce qu'elle avait parlé au travail. Or, ce soir-là en travaillait très fort pour terminer une accumulation de travail. La dame s'en est allée à la salle des dames pour pleurer, comme le font parfois les femmes, et une de ses amies, car il y a beaucoup de femmes employées maintenant, l'a accompagnée. Le surveillant en a fait toute une histoire terrible. Ce genre de chose peut détruire le moral dans tout le bureau de poste, et devrait être évité.

Le président: Merci, monsieur Dinsdale. Monsieur le ministre.

[*Texte*]

Mr. Blais: I would like to reply briefly because I basically agree with most of the comments that have been made by Mr. Dinsdale.

First of all, I think his third and first point merge very well because we have recognized quite readily that one of the irritants in labour relations has been the slowness in the grievance process. This is resulting from some tactics, some difficulty in certain areas of the collective agreement that needed interpretation, and also the question of the stance that has been taken by at least one of the unions within the post office, which is a very confrontational stand. I am not criticizing them; that is the reality, and that is one we are trying to work out. So because of that confrontation stance, it tends to create and generate a great number of grievances. We have had a backlog of those and they have been very difficult to deal with. That is one of the first areas that we have looked at in what we have come to call—not the ConTeam, that is a different concept—it is the intergroup.

We have established an intergroup program which we are conducting now primarily with letter carriers. These intergroups are taking place throughout the country. We started off at the executive level. Then we went into the regional levels, and we are working the intergroup down to the lowest possible levels. And the results we are getting on all those intergroups have been very positive.

The process is a very simple one. It is a presentation of the former antagonists across the table so that they can look at one another and analyse their own reactions and determine where the failings have occurred in the past and in which way the relationship can be improved and in which way a spirit of co-operation can be created. And it has worked, and the union has agreed that it has worked. We are involving the APOC, the postal officials as well, as well as the postmasters and PSAC as well, which are the other unions within the post office.

The one group that we have invited to these intergroup sessions every time we have held one has been the CUPW. They have refused every one of the invitations. Again, it is not criticism; it is simply a question that they have adopted the militant, the adversarial stand. We are trying to persuade them that is not the best stance, not for purposes of management but, indeed, for purposes of the betterment of the postal system and the postal service. To date, they have resisted. Their resistance has been manifested in their picketing my every visit of every major postal installation.

I have only had one out-of-the-country visit but I have visited most of the new postal installations in Canada. And every time I have gone to one area or another I have invited the unions to meet with me, not to discuss bargaining points, not to discuss matters of concern of their national executives, but basically to discuss problems that were local, problems that were of a general nature so as to familiarize one another with our own positions.

So we have tried to create that consultation, we have tried to create that spirit of co-operation. We have been very successful in terms of the letters carriers. I think we may be successful

[*Traduction*]

M. Blais: Je voudrais faire quelques remarques, car je suis d'accord avec la plupart des observations de M. Dinsdale.

D'abord, je crois que son troisième et son premier points sont très semblables, car on reconnaît facilement qu'un des problèmes dans les relations du travail est la lenteur du processus de grief. C'est le résultat de certaines tactiques, de la difficulté d'interprétation de certaines dispositions de la convention collective, et de la position qu'a prise un des syndicats dans le ministère des postes, la confrontation. Je ne critique pas; c'est un fait, et on recherche la solution. Mais à cause de cette confrontation, il semble y avoir un plus grand nombre de griefs. Nous en avons maintenant une accumulation et, il est assez difficile de tous les régler. C'est une des premières questions que nous avons à étudier, au sein de ce que l'on appelle, non pas le *Com Team*, qui est un concept différent mais l'intergroupe.

Nous avons établi un programme d'Intergroupe, surtout chez les facteurs. Ces intergroupes ont lieu par tout le pays. Nous avons d'abord commencé au niveau de la haute direction. Ensuite nous sommes descendus au niveau régional, pour enfin travailler en groupe au niveau le plus bas. Nous avons eu d'excellents résultats.

Le processus est très simple. On met face à face les antagonistes à une table afin qu'ils puissent s'envisager et analyser leurs réactions pour déterminer quelles étaient les lacunes dans le passé et comment les rapports pourraient être améliorés et comment faire régner la coopération. Ça marche, et le syndicat est aussi d'accord. L'APOC, et les hauts fonctionnaires des postes aussi bien que les maîtres-postes et l'AFPC, les autres unions au sein du ministère des Postes, y participent.

A chacune des sessions intergroupes, nous avons invité le Syndicat des postiers du Canada. Ils ont refusé toutes nos invitations. De nouveau, je ne critique pas; c'est tout simplement qu'ils ont décidé d'être militants, de faire une confrontation. Nous cherchons à les persuader que ce n'est pas la meilleure solution, du point de vue de la gestion, pour améliorer le système des postes, aussi bien que le service. Jusqu'à présent, ils ont toujours résisté, manifestement, en faisant du piquetage à chacune de mes visites dans les installations postales.

Je n'ai fait qu'une visite à l'étranger, mais j'ai visité la plupart des nouvelles installations postales du Canada. Et chaque fois que je suis rendu dans une région ou l'autre, j'ai invité le syndicat à discuter certains points de négociation, qui ne concernent pas directement leurs dirigeants nationaux, mais les problèmes au niveau local, problèmes d'ordre général, afin que nous soyons au courant les uns les autres des positions que nous tenons.

Donc, nous avons procédé à la consultation, nous avons essayé d'établir un esprit de coopération. Au niveau des facteurs, on a eu beaucoup de succès. Nous aurons peut-être du

[*Text*]

after this particular collective agreement with CUPW has been negotiated; at least I am very optimistic in that regard.

• 1605

Basically I agree with you that the experience that you have gained by your travels in the U.K. and the United States is very helpful to us because they faced exactly the same problems that we faced: the Americans in terms of deficit, the British in terms of deficit; the Americans in terms of labour relations, the British in terms of labour relations; both in terms of mechanization and so on.

Indeed the problems of the Canadian Post Office are common to all the postal systems in western industrialized countries. We are facing them and we are trying to benefit from the experiences of other countries and I think we are doing that. We are basically a department that is operational, nonpartisan; the co-operation and suggestions offered by all members from all sides of the House are indeed welcome.

In terms of the unions' refusal to accept mechanization, I disagree with you there because all the unions have accepted mechanization. They have all accepted the postal code; there was a boycott, but even as recently as yesterday, I am now advised, there will be absolutely no overt action taken by any of the unions against the postal code or indeed against the mechanization.

There have been some difficulties, as you well know, arising out of Article 21 of the collective agreement which deals with the consultative process for the duration of the collective agreement.

Mr. Dinsdale: Article 29.

Mr. Blais: Yes, Article 29. These are not against mechanization or technological change but indeed permit the unions to negotiate and consult on the problems arising from these changes, which is a completely different kettle of fish from the principle of mechanization itself, which is now approved of by all the unions.

With reference to the Com Team instance that you referred to. Com Team is a system of two-way information that we have established; the first issue was an explanatory one. We are now up to 24 or 25, if I recall. We have issued about 25 Com Team messages, which are messages that go from headquarters down to the regions, are adapted by the regions so that they can include additional information for the workers so that these messages are received by the workers. Simultaneously we provide the information generally as background material to all and sundry, including the press, so that everyone is informed, relating to matters of general interest within the Post Office.

Mr. Dinsdale: There has to be . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Dinsdale. I cannot permit any more questions. We have gone beyond our time and you have taken the time of at least one member who will not be able to talk this afternoon. So I am sorry; I will put your name down for the second round if you so desire.

[*Translation*]

succès après la négociation de cette convention collective avec le SPC; du moins, je suis très optimiste à cet égard.

Essentiellement, je suis d'accord avec vous pour dire que l'expérience acquise au cours de nos voyages en Grande-Bretagne et aux États-Unis nous est très utile car ces pays doivent faire face exactement aux mêmes problèmes que nous: les Américains et les Britanniques ont les mêmes problèmes de déficit, les mêmes problèmes de relations de travail, de mécanisation etc.

En fait, les difficultés que connaît le Service canadien des postes sont communes à tous les systèmes postaux dans les pays industrialisés d'Occident. Nous faisons face à la musique en essayant de profiter de l'expérience des autres pays et je crois que nous y parvenons bien. Nous sommes un ministère fonctionnel, non-partisan; la collaboration et les propositions offertes par tous les membres de tous les partis de la Chambre sont bienvenues.

Pour ce qui est du refus de la mécanisation par le syndicat je ne suis pas d'accord avec vous car tous les syndicats ont accepté la mécanisation. Tous ont accepté le code postal; il y a eu boycottage, mais hier même, on m'assurait qu'absolument aucune action négative ne serait prise par aucun des syndicats contre le code postal ou même contre la mécanisation.

Il y a eu certaines difficultés, comme vous le savez bien, découlant de l'article 21 de la convention collective qui traite du processus de consultation pendant la durée d'application de la convention collective.

M. Dinsdale: C'est l'article 29.

M. Blais: Oui, l'article 29. Cet article n'interdit pas ma mécanisation ou les changements technologiques mais, en fait, permet aux syndicats de négocier et de faire des consultations au sujet des problèmes découlant de ces changements, ce qui est totalement différent du principe de la mécanisation comme tel qui est maintenant accepté par tous les syndicats.

Pour ce qui est du Équipe-Com dont vous avez parlé, il s'agit d'un système de renseignement bilatéral que nous avons créé; le premier bulletin expliquait le système. Nous en avons maintenant émis 24 ou 25, si je me souviens bien. Nous avons donc émis environ 25 messages Équipe-Com qui sont envoyés des bureaux principaux jusqu'aux régions, sont adaptés par les régions pour comprendre des renseignements supplémentaires à l'intention des travailleurs qui peuvent ainsi les recevoir. Simultanément, nous donnons des renseignements d'ordre général au plus grand nombre de personnes possible, y compris à la presse, de sorte que tout le monde soit renseigné au sujet de questions d'intérêt général touchant le ministère des postes.

M. Dinsdale: Il doit y avoir . . .

Le président: je suis désolé, monsieur Dinsdale. Je ne peux vous permettre d'autres questions. Nous avons dépassé notre temps et vous avez pris la place d'au moins un autre membre qui ne pourra prendre la parole cet après-midi. je suis désolé; alors j'inscris votre nom au deuxième tour, si vous le désirez.

[*Texte*]

Mr. Collenette, on a point of order.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I recognize the rule that you had in mind at the beginning of the meeting but you have allowed Mr. Dinsdale and the Postmaster General to go on for some 20 minutes. Since I am the first spokesman on our side, and I think I am fifth or sixth in line, I will get on, under the time parameters that you have established, at 5 o'clock and that is the time of adjournment. I would suggest, in all fairness to our side, if you are not going to go to the government side or perhaps to the NDP next and do it in a party rotation, that perhaps you limit the interventions made by those other members on the Conservative side to five minutes and, if there is time for a second round, then we will go to a second round later.

The Chairman: That is a very valid point. In all the years we have not allowed 20 minutes and I should not have. Usually a spokesman is allowed two or three minutes extra and we have gone way beyond our time, so I apologize. You are on the list. it will be 10 minutes and hopefully we will get you on the list before the adjournment of this Committee meeting. Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: On that point, Mr. Chairman, we were here promptly at 3.30. There was no member from the government and this is why we have been delayed.

The Chairman: I understand. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, that has no bearing on the fact that Mr. Dinsdale was allowed to go on for 20 minutes. If I have to make a motion to that effect, I will make a motion that we do limit subsequent speakers to five minutes each.

An hon. Member: Come on!

The Chairman: Why do we not at the moment—Order please. It is a waste of time. We had general agreement on 10 minutes. We will have other meetings with the Post Office authorities and at that time those who have not been on this afternoon will have ample time to question the Minister on Thursday, May 12 at 9.30 a.m.

• 1610

Mr. Collenette: Mr. Chairman, just in conclusion, I hope that in future the rules as agreed to at the beginning of the meeting will be carried out and that no special concessions will be made to the opposition, no matter how relevant their questions or no matter how relevant the answers are from the witnesses.

The Chairman: Yes. This is the understanding of the steering committee. You have attended many meetings in the past, Mr. Collenette, and we have allowed two or three minutes. I mentioned already that we have gone beyond our time and I can revert back to it. I am sorry about that. The other members will have to adhere to their ten minutes, and that is the questions and answers within the ten minutes. Mr. Munro.

[*Traduction*]

M. Collenette invoque le Règlement.

M. Collenette: Monsieur le président, je connais le règlement que vous aviez établi au début de la réunion mais vous avez permis à M. Dinsdale et au ministre des Postes de discuter pendant près de vingt minutes. Puisque je suis le premier porte-parole de mon parti et que je suis, je crois, le cinquième ou sixième sur la liste, si l'on respecte la paramètre temps que vous avez établi, je n'aurai droit de parole qu'à 17 h 00, ce qui est l'heure d'ajournement de la réunion. Je propose donc, en toute justice pour mon parti, qu'à moins que vous n'accordiez le prochain tour au parti ministériel ou peut-être au NPD en procédant par rotation d'un parti à l'autre, que vous limitiez à cinq minutes les interventions du parti conservateur et s'il reste du temps pour un deuxième tour, alors nous en profiterons pour prendre la parole une fois de plus.

Le président: Voilà une intervention très valable. Au cours des ans, nous n'avons jamais accordé vingt minutes et je n'aurais pas dû le faire. Généralement un porte-parole se voit accorder deux ou trois minutes supplémentaires et nous avons largement empiété sur le temps qui nous était donné; je m'en excuse. Vous êtes sur la liste. Vous aurez dix minutes et nous espérons pouvoir vous entendre avant l'ajournement de cette réunion. Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: A ce sujet, monsieur le président, nous étions ici à l'heure, à 15 h 30. Il n'y avait alors aucun membre du parti ministériel et c'est pourquoi nous avons été retardés.

Le président: Je comprends. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, ceci n'a rien à voir avec le fait que M. Dinsdale a eu la parole pendant vingt minutes. Si je dois présenter une motion à ce sujet, j'en présenterai une voulant qu'on limite à cinq minutes le temps de parole des autres orateurs.

Une voix: Allons!

Le président: Pourquoi ne pas maintenant . . . A l'ordre s'il vous plaît. Nous perdons du temps. Nous nous étions entendus pour dix minutes. Nous aurons d'autres réunions avec les représentants du ministère des postes et ceux qui n'auront pu parler cet après-midi auront alors tout le temps nécessaire pour poser des questions au ministre, le jeudi 12 mai à 9 h 30.

M. Collenette: En terminant, monsieur le président, j'espère qu'à l'avenir les règlements adoptés en début de séance seront respectés et qu'aucune concession spéciale ne sera accordée à l'opposition, quelle que soit la pertinence des questions et des réponses des témoins.

Le président: Oui. C'est également l'idée du comité directeur. Monsieur Collenette, vous avez assisté à bien des séances déjà et nous vous avons accordé deux ou trois minutes. J'ai déjà dit que nous avions dépassé le temps alloué et j'en suis désolé. Les autres députés devront s'en tenir à leurs dix minutes, questions et réponses. Monsieur Munro.

[*Text*]

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Mr. Chairman, I will try to stay within my ten minutes, and I am sure we will get co-operation from the Postmaster General on this.

As I see it, there are two great problems in the Post Office. There used to be only one and it was being satisfactorily dealt with. That was service to the public. In the course of doing that there was a good relationship, as I understood, between the public and those emanations of the Post Office that were seen by the public. Now for some reason, over the past ten years or so I guess, a new problem has been created. That is an internal problem within the Post Office of working out relations between the employer and the employee.

To hear the Postmaster General—these are actually his words—we are on the threshold of a new era in employer-employee relations. I hope he is right, but I see very little evidence that this is so with the threats that we hear in the press, for example 250 new demands being put forward for the current negotiations by the Canadian Union of Postal Workers.

Meanwhile the real purpose for which the Post Office was founded is not being met, as the Postmaster General realizes from the number of letters he is receiving. Not only from me, but I bet he is receiving them from his own constituency. He certainly is receiving them from all members from all sides about a dramatic decrease in the service that is being accorded to the Canadian people for an expenditure—I did not bring my estimates, but I heard one figure of $1.5 billion, in addition to the increase in postage rates of 50 per cent, and the service to the Canadian public still goes down.

Just before Easter I was loaded with papers and I thought I would send out—I think it is more than $1.5 billion. It probably is. But in any event, it is a large figure.

Mr. Blais: Five hundred and forty-one million.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Okay. Half a billion. The argument still stands that the Canadian public, in addition to using the servie and paying 50 per cent more than they paid four, five, or seven years ago to put on their stamps, are getting worse service than they have ever had in this country. It is the worst service they have ever had.

I am sorry to have to say this, but it has to be said. I am not being political about it. I am bringing it out simply because this is the message I am getting.

I was going to say that just before Easter I was loaded with papers to take home in order to get some work done, and a lot of letters came in just at that time. I thought I would work on them over the Easter holiday but I could not carry them with me. I would have them sent.

I left on Thursday. These papers left on Wednesday night just before Easter. I was back here on Monday after Easter weekend and my constituency office phoned to say that the parcel had just arrived. Ten days. First class mail.

I hope my mail is first class. If it is not—well, it obviously is not being treated as first class mail. So I had to wait for all this stuff to come back. It came back at the end of that week,

[*Translation*]

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Monsieur le président, je vais essayer de ne pas dépasser mes dix minutes. Je suis certain de la collaboration du ministre des Postes.

D'après moi, il y a deux problèmes graves au ministère des Postes. Il y en avait un, le service au public, qu'on était en train de régler de façon satisfaisante. Les citoyens entretenaient de bonnes relations avec les employés des Postes qui les servaient. Depuis environ dix ans, un autre problème a surgi; il y a maintenant un problème de relations internes entre employeurs et employés.

A entendre parler le ministre des Postes, nous sommes au seuil d'une nouvelle ère des relations employeur-employés: et ce sont ses propres mots. J'espère qu'il a raison, mais c'est difficile à croire, étant donné les menaces qu'on peut lire dans les journaux, comme les 250 nouvelles demandes présentées par le syndicat des postiers du Canada au cours des négociations.

Pendant ce temps, on oublie la raison d'être même du service postal; le ministre peut certainement en juger d'après les nombreuses lettres qu'il reçoit, non seulement de moi, mais certainement de ses propres commettants. Les députés de tous les partis se sont certainement plaints du laisser-aller d'un service qui coûte pourtant 1.5 milliard de dollars aux Canadiens, sans compter la récente augmentation de 50 p. 100 des tarifs postaux.

Juste avant Pâques, j'avais des tas de papiers que je voulais envoyer . . . c'est peut-être plus de 1.5 milliard de dollars; de toute façon, je sais que c'est un chiffre important.

M. Blais: Cinq cent quarante-et-un millions.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Très bien. Un demi-milliard. De toute façon, le raisonnement est le même: même si la population canadienne doit payer ses timbres 50 p. 100 plus cher qu'il y a 4, 5 ou 7 ans, le service est pire qu'il n'a jamais été.

Je suis désolé de le dire, mais il faut que quelqu'un le dise. Je n'essaie pas d'en tirer du capital politique. Je répète simplement ce qu'on me dit.

J'allais donc dire qu'avant Pâques, j'avais des tas de papiers que je voulais apporter avec moi à la maison pour y travailler et j'ai reçu bien des lettres sur les entrefaites. Comme j'avais beaucoup trop de papiers pour tout transporter avec moi, j'ai décidé de les envoyer par la poste.

Je suis parti le jeudi et j'ai envoyé tous les papiers le mercredi soir avant Pâques. Après l'intersession, je suis revenu à Ottawa le lundi et on m'a téléphoné de mon bureau dans la circonscription pour me dire que le paquet venait tout juste d'arriver. Dix jours, par courrier de première classe.

J'espère que mon courrier fut envoyé en première classe; le cas échéant, on ne l'a pas traité comme tel. J'ai donc dû attendre que le paquet me revienne. Il est arrivé à la fin de la

[*Texte*]

another four or five days to get back here. This is not the service that the Canadian public expects from the Post Office.

When the Post Office had door-to-door posties—I can recall them. They used to come in at Christmas time and they would get their Christmas present and have a cup of coffee in the morning on Christmas Day. We know them all. Happily, on my particular route we have one of that type of postman, and I am glad to be able to say so, but of course he is not responsible for the delay in getting it across the country.

• 1615

I just do not know how the Minister can stand here and say that we are on the threshold of a new era of employer-employee relations and, hopefully, on the strength of that, an improved service in the post office when this is the situation with which we are daily confronted.

That is five minutes, and I have some more questions of a specific nature, but I would now like to have the Minister's comments.

Mr. Blais: The first thing on which I have to disagree with you, Mr. Munro, is the fact that we have the worst system ever in the country. We have a quality-assurance program that has now been running for five or six years and which every week does testing with 75 pieces of mail from various points, checking our links, and our averages are constantly over 85 per cent scheduled delivery.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Within the advertised 24 hours?

Mr. Blais: No, no, within the schedule. I am not talking about within the advertised 24 hours, because you cannot expect mail to leave Ottawa, get into Vancouver and be delivered to your house within 24 hours.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Then you should not advertise it as such.

Mr. Blais: Are you in Victoria?

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Victoria.

Mr. Blais: You are in Victoria. if you drop you mail before 11 o'clock and it is picked up that morning, it will be delivered in Victoria next day.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): That has never been my experience, Mr. Postmaster General. Never.

Mr. Blais: Perhaps, Mr. Munro, it is because you do not check your mail. We usually get the complaints relating to mail that is late. I recall one day sitting in caucus next to one of my colleagues who had been criticizing the delivery of his mail. I checked the mail he had just received, which he was ready to open, and there was one item out of 12 that was over the schedule, and that was from Toronto. Those were the good days in Toronto, about three months ago—but that was the Toronto run. So I must disgree with you that we have the worst system.

[*Traduction*]

semaine, 4 ou 5 jours plus tard. Ce n'est pas là le genre de service que la population canadienne devrait attendre du service postal.

Lorsqu'il y avait encore des facteurs, ceux-ci arrêtaient prendre une tasse de café, le matin de Noël pour avoir leur cadeau. Nous les connaissions. Heureusement, dans mon quartier nous avons un de ces facteurs, et je suis heureux de pouvoir le dire, mais évidemment il n'est pas responsable des retards dans l'acheminement du courrier d'un bout à l'autre du pays.

Je ne vois tout simplement pas comment le ministre peut s'asseoir ici et nous dire que nous sommes à la veille d'une nouvelle époque dans le domaine des relations employeurs-employés et que nous allons de ce fait obtenir un meilleur service postal, alors que nous devons faire face quotidiennement à une telle situation.

Cinq minutes se sont écoulées et j'ai d'autres questions plus précises, mais je voudrais que le ministre nous fasse part de ses remarques.

M. Blais: D'abord, monsieur Munro, je ne peux être d'accord avec vous quand vous dites que nous avons le pire système que nous ayons jamais connu au pays. Nous avons un programme de vérification de la qualité appliqué maintenant depuis cinq ou six ans et qui chaque semaine, suit 75 objets de correspondance dans différentes parties du pays, vérifiant nos liaisons; nos moyennes se maintiennent toujours au-dessus de 85 p. 100 de livraisons respectant l'horaire.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): La livraison se fait dans les 24 heures, tel qu'on l'annonce?

M. Blais: Non, non, la livraison se fait selon l'horaire établi. Je ne parle pas de cette période de 24 heures dont on fait la publicité, car on ne peut s'attendre à ce que le courrier parte d'Ottawa, se rende à Vancouver et soit livré à domicile en moins de 24 heures.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Alors, vous ne devriez pas faire une telle publicité.

M. Blais: Vous êtes de Victoria?

M. Munro (Esquimalt-Saanich): De Victoria.

M. Blais: Vous êtes de Victoria. Si vous mettez votre lettre à la poste avant 11 heures et que la levée se fait le matin même, elle sera livrée à Victoria le jour suivant.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Cela ne m'est jamais arrivé, monsieur le ministre. Jamais.

M. Blais: Peut-être, monsieur Munro, est-ce parce que vous ne vérifiez pas votre courrier. Les plaintes que nous recevons généralement touchent les retards dans le courrier. Je me souviens d'un jour au caucus où j'étais assis près d'un de mes collègues qui s'était plaint des retards de livraison de son courrier. J'ai vérifié le courrier qu'il venait tout juste de recevoir et qu'il s'apprêtait à ouvrir; sur 12 lettres, une seule n'était pas arrivée suivant l'horaire prévu, et elle provenait de Toronto. C'était dans le temps des beaux jours de Toronto, il y a environ trois mois . . . mais c'était le circuit de Toronto.

[*Text*]

When the French reach the 80 per cent scheduled delivery they think they are doing great wonders. According to our tests we are constantly over 85 per cent, and according to criteria that are acceptable at the international scale, our tests are recognized.

We have had some difficulties in the recent past with mail in Toronto because for a number of reasons we had to accelerate the transfer from the manual sort to the new mechanical sort. That resulted in a falldown in our tests. I think it came down to 21 per cent next-day delivery at one point, which was bad, but we have now come back up to over 65 per cent. We are still trying to pick up some backlog because of the huge volume of mail that is going through the new equipment. We are dealing with 10 million pieces of mail a day in Toronto; that is a lot of mail and we are having some difficulties. We had some minor breakdowns, but the system is now back to a normal operation. We are picking up the backlog, and within a short period of time we will be back on an even keel.

I would like to advance a view that is personal to me in terms of postal delivery. You recall the term "post haste," a term that indicates speed and urgency, and it really related to the post office. But those were the days when the post office was *the* means of communication—you got on a horse and rode the behind off that horse until you got onto the next horse, or whatever the system of delivery was.

Mr. Dinsdale: We are going to beat you this summer, Jean.

Mr. Blais: Well, you had better get up early in the morning, Walter.

Mr. Dinsdale: We do.

Mr. Blais: All I am saying is that post haste is now competing with telecommunications. People in Canada are used to instant communications, and in that context the post office cannot compare as being an immediate, instant communication mode, and that is one of the difficulties we are having. The expectations of the Canadian public, in terms of communication, are very high. The Post Office cannot compete with Bell Canada. The daughter who writes to her grandmother in Victoria, and if the letter is one day late the lady might have called the next day over the telephone and made instant communication. That is the sort of comparison we are subjected to, and I think that comparison sometimes tends to be unfair.

• 1620

The Chairman: Thank you, Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): I have lots of questions, Mr. Chairman, but I will stay within my ten minutes.

The Chairman: Thank you very much; your co-operation is appreciated.

Mr. Benjamin.

[*Translation*]

Alors je ne peux être d'accord avec vous quand vous dites que nous avons le pire des systèmes.

Quand les Français respectent leurs délais de livraison à 80 p. 100, ils pensent qu'ils font des miracles. Comme nos tests le prouvent, nous nous maintenons à 85 p. 100 et nos tests sont conformes à des normes acceptables à l'échelle internationale.

Au cours des derniers mois, nous avons eu quelques difficultés avec le courrier de Toronto car, pour certaines régions, nous avons dû accélérer le passage du tri manuel au nouveau tri mécanique. Il en est résulté une diminution de la qualité. Je crois qu'à un certain moment, nous n'avions que 21 p. 100 de livraisons le jour suivant, ce qui était très mauvais; mais nous avons maintenant rétabli cette moyenne à 65 p. 100. Nous essayons toujours de rattraper un certain retard entraîné par le volume incroyable de courrier traité par le nouvel équipement. Nous traitons quotidiennement 10 millions d'objets de correspondance à Toronto; c'est un volume considérable et nous avons quelques difficultés. Nous avons eu quelques pannes mineures, mais le système fonctionne maintenant à la normale. Nous rattrapons notre retard et d'ici quelque temps, le tout sera revenu à la normale.

Je désire vous faire part d'une opinion personnelle quand à la livraison postale. Vous vous souvenez du terme «urgence-poste» qui sous-entendait rapidité et urgence et qui s'appliquait vraiment aux services postaux. Mais cela valait à l'époque où la poste était le moyen de communication. Le cavalier menait son cheval à bride abattue puis un autre cheval prenait le relais et ainsi de suite; je ne sais trop quel était le système.

M. Dinsdale: Nous allons vous battre cet été, Jean.

M. Blais: Eh bien, il faudra vous lever de bonne heure, Walter.

M. Dinsdale: C'est ce que nous faisons.

M. Blais: Tout ce que je tiens à dire c'est que nous voulons être encore plus rapides qu'à cette époque pour concurrencer les télécommunications. Les Canadiens sont habitués aux communications instantanées et dans un tel contexte, les postes ont de la difficulté à faire concurrence en tant que moyen instantané et immédiat de communications; c'est là une de nos difficultés. Les Canadiens sont très exigeants en matière de communications. Le ministère des Postes ne peut faire concurrence à Bell Canada. La fille écrit à sa grand-mère à Victoria et si la lettre est une journée en retard, la brave femme pourra téléphoner le jour suivant et obtenir une communication instantanée. C'est là le genre de comparaison que nous devons subir, comparaison qui, à mon avis, est parfois injuste.

Le président: Merci, monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): J'ai un grand nombre de questions, monsieur le président, mais je vais m'en tenir à mes dix minutes.

Le président: Merci beaucoup; votre collaboration est grandement appréciée.

Monsieur Benjamin.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have three items, which I will raise quickly. However, first I wish to comment on some remarks of the Postmaster General and Mr. Munro. My experience with the mail is that it takes anywhere from one to ten days from Regina to Ottawa. Most of it only takes one or two days, although they are still waiting for a letter from Edmonton to Regina that was mailed Monday morning; it still has not arrived in Regina. But I think it is true to say that the majority of the mail arrives in good time.

I want to raise first, Mr. Chairman, a matter that concerns me personally and may well concern other members of Parliament, and that is our frank. I regret raising it in the Committee. I have tried raising it at the post office in Regina but this is about the fourth time it has happened to me. The matter of mailing letters out on our franks and the recipient getting dunned for 24 cents was the last instance, and these happened to be responses to a bereavement. The summer before last I sent a notice from my constituency office to 16 people to meet with me at my constituency office. They all got dunned for 16 cents. When I went to the post office and inquired why they did that, they said, "Oh well, Parliament is not sitting; you cannot use your frank." This was in late July or early August, the summer before last. Instances of the householder mailings on rural routes, which Members of Parliament are entitled to send out four times a year. For example, in Regina Mr. Balfour's mail gets delivered to rural routes in my riding, and mine gets delivered to rural routes in his riding. Maybe the constituents in both cases are being penalized, but that is not the point.

I would like to ask the Minister if he would circularize all the postmasters in the country, and particularly Regina, that members of Parliament are entitled to mail letters or parcels on their frank at any time, from anywhere in Canada to anywhere in Canada.

Mr. Darling: Except during elections.

Mr. Benjamin: I had a case where a fiftieth wedding anniversary letter was delivered and they were dunned for 50 cents. It has bloody well got to stop, and if you have got to have somebody's head on a platter in that post office in Regina I will be glad to help decorate it for you.

Mr. Blais: The platter?

Mr. Benjamin: The head. I hope, Mr. Chairman, that the Minister will take this up, and if it happens again I will raise the matter in the House as a question of privilege.

Mr. Blais: That is right, and you would be entitled to because it is a statutory requirement. It is a privilege that is afforded to all members of the House and it is not limited to sessions. I am advised that it is limited only in terms of dissolution of the House.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai trois questions que je poserai rapidement. Toutefois, je désire d'abord faire quelques remarques sur les propos du ministre et de M. Munro. Selon mon expérience, le courrier prend entre un et dix jours pour se rendre de Regina à Ottawa. La plupart des lettres ne prennent qu'un ou deux jours, quoiqu'on attend encore une lettre envoyée d'Edmonton à Regina et qui a été postée lundi matin; elle n'est pas encore arrivée à Regina. Mais je crois qu'il est juste de dire que la majorité des lettres arrivent à temps.

D'abord, monsieur le président, je désire soulever une question qui m'inquiète et qui touche peut-être même d'autres députés du Parlement, c'est-à-dire notre franchise postale. Je regrette de devoir en faire état au Comité. J'ai essayé de résoudre le problème au bureau de poste de Regina, mais voilà à peu près quatre fois que cela m'arrive. Il s'agit de cas où nous postons des lettres en utilisant notre droit de franchise et où le récipiendaire se voit réclamer un frais de port de 24c.; c'est ce qui s'est produit la dernière fois; et il s'agissait de lettre de condoléances. Pendant l'été, il y a deux ans, j'ai envoyé un avis de mon bureau de circonscription demandant à 16 personnes de venir me rencontrer dans ce bureau. Elles ont toutes dû payer 16c. Quand j'ai été au bureau de poste pour demander pourquoi on avait fait ça, on m'a répondu: «Eh bien, le Parlement ne siège pas; vous ne pouvez utiliser votre droit de franchise.» Cela s'est produit à la fin de juillet ou au début d'août, il y a deux ans. Cela s'est produit également pour les imprimés sans adresse envoyés dans des régions rurales et auxquels les députés ont droit quatre fois l'an. Par exemple, à Regina, le courrier de M. Balfour est livré sur les routes rurales de ma circonscription et mon courrier est livré sur les routes rurales de sa circonscription. Les commettants sont peut-être pénalisés dans les deux cas; mais là n'est pas la question.

Je désire demander au ministre s'il pourrait prévenir tous les maîtres de poste du pays, et particulièrement ceux de la région de Regina, que les députés ont en tout temps le droit de poster des lettres ou des colis en franchise n'importe où au Canada et pour toutes les destinations canadiennes.

M. Darling: Sauf pendant les élections.

M. Benjamin: Dans un cas, on a livré une lettre de félicitations pour un cinquantième anniversaire de mariage en réclamant des frais de port de 50c. Il faut absolument que ça cesse; et s'il faut que la tête de quelqu'un tombe sur un plateau au bureau de poste de Regina, je serai heureux d'en faire la décoration pour vous.

M. Blais: Le plateau?

M. Benjamin: La tête. J'espère, monsieur le président, que le ministre s'occupera de cette question; et si cela se produit de nouveau, je soulèverai la question en Chambre, en invoquant nos privilèges.

M. Blais: C'est juste, et vous y avez droit, puisqu'il s'agit d'une exigence obligatoire. C'est un privilège qui est accordé à tous les députés de la Chambre et qui ne s'applique pas seulement pendant la session. On me dit que la limite ne s'applique que lors de la dissolution de la Chambre.

[*Text*]

Mr. Benjamin: Ten days after dissolution.

Mr. Blais: By the way, Mr. Benjamin, I might indicate to you that this is the first complaint I have received. In terms of bad householders, that can happen. It does not happen very often; it probably very seldom happens.

Mr. Benjamin: I am doing some more checking, but my last householder was never delivered to some walks in the City of Regina.

Mr. Blais: If you would permit me, I will do the walk myself some day.

Mr. Benjamin: May I ask the Minister if he or one of his officials would see to it that these people, and I have some other addresses, get some kind of a letter of regret or apology? Thank goodness these two refused to pay the 24 cents; I am not sure about the rest. I have another dozen names yet.

Mr. Blais: If you give me the names I will write to them personally.

Mr. Benjamin: Now, Mr. Chairman, I would like to raise the matter of postal walks. I have raised this in the House and the Minister is aware of my feelings on it and the feelings of a lot of other people. For example, this year you can find $24 million for more automated equipment but you cannot find money for postal walks. In the City of Regina at the beginning of the year we had a total of 2,130 outlying boxes. I suspect there are about 400 more than that since the first of the year. This is the case in every community in Canada where there are postal walks.

The *Regina Leader Post* on January 4 said:

> This problem of mail delivery is an indication of the federal government's view on the unemployment problem, the Post Office, the method of fighting inflation and its antipeople approach to government service.

They went on to say:

> The method the federal government chooses to fight inflation is to hire less than the required number of employees needed to provide services. The role of government administration is to provide the services that the taxpayers want and are willing to pay for.

• 1625

Mr. Chairman, I want to plead again with the Minister that surely an essential service like the delivery of mail goes beyond any steps the government may be taking, no matter to what degree they are successful or not in fighting inflation. The people of Canada have never objected to Post Office deficits—the majority. They are willing to pay for a service; but when you have literally tens of thousands of homes in Canada that do not have mail delivery in the cities, then something is badly wrong. What the hell is the use of buying equipment to sort mail if you have not got the capability to deliver it? Surely there is some kind of counter production there.

[*Translation*]

M. Benjamin: Dix jours après la dissolution.

M. Blais: Au fait, monsieur Benjamin, je peux vous dire que c'est la première plainte que je reçois au sujet des imprimés sans adresse. Ces choses peuvent se produire. Cela ne se produit pas très souvent; probablement très rarement.

M. Benjamin: Je fais encore quelques vérifications, mais mon dernier imprimé sans adresse n'a jamais été livré sur certains itinéraires dans la ville de Regina.

M. Blais: Si vous me le permettez, je ferai ce trajet moi-même, un de ces jours.

M. Benjamin: J'ai ici quelques adresses. Je demanderais au ministre ou à ses fonctionnaires de faire en sorte que ces gens reçivent une lettre d'excuses. Dieu merci, il y en a deux qui ont refusé de payer les 24c. réclamés; je ne sais pas ce qui s'est passé pour les autres. J'ai encore une douzaine de noms.

M. Blais: Si vous me donnez les noms, je leur écrirai personnellement.

M. Benjamin: Maintenant, monsieur le président, je désire soulever la question des itinéraires postaux. J'ai soulevé cette question à la Chambre et le ministre sait quelle est mon opinion à ce sujet, de même qu'il connaît l'opinion d'un bon nombre d'autres personnes. Par exemple, cette année, une somme additionnelle de 24 millions de dollars est consacrée à l'achat d'équipement automatisé, mais on ne peut trouver aucun crédit pour les itinéraires postaux. Dans la ville de Regina, au début de l'année, nous avions un total de 2,130 boîtes isolées. Je pense qu'il y en a environ 400 de plus depuis le début de l'année. La même chose se produit dans toutes les villes du Canada où il y a des itinéraires postaux.

Le 4 janvier dernier, le *Regina Leader Post* disait:

> Le problème de la livraison du courrier indique bien quelle est l'opinion du gouvernement fédéral au sujet du problème du chômage, du ministère des Postes, des méthodes de lutte contre l'inflation, et illustre l'attitude anti-citoyens adoptée quant aux services gouvernementaux.

Et l'on poursuit en disant:

> Dans le but de combattre l'inflation, le gouvernement fédéral choisit d'embaucher moins de gens que le nombre d'employés nécessaires pour assurer des services adéquats. Le rôle d'une administration gouvernementale et d'assurer les services que les contribuables désirent et pour lesquels ils sont disposés à payer.

Monsieur le président, je voudrais souligner une fois de plus que la livraison du courrier constitue un service essentiel et échape aux mesures que le gouvernement prendrait pour combattre l'inflation, qu'importe si les mesures prises sont fructueuses ou non. La population canadienne ne s'est jamais opposée à un déficit pour les Postes . . . du moins la majorité de la population. On est prêt à payer pour ce service, mais je crois qu'il y a quelque chose de fondamental qui ne va pas lorsque des dizaines de milliers de foyers dans les villes du Canada ne jouissent pas de la livraison postale. A quoi set-il donc d'acheter de l'équipement pour trier le courrier si vous n'avez pas le

[*Texte*]

Mr. Blais: I am very sympathetic to the points you advance. As I indicated to you in the House, it is impossible for me to provide that service now without providing it throughout the country. I cannot favour Regina over Edmonton; I cannot favour Edmonton over Victoria; I cannot favour Victoria over North Bay, etc.

Mr. Benjamin: You have got to do them all.

Mr. Blais: The difficulty is that I would have to do them all.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Blais: And to do them all, I need more man-years than would be allowed under the present government's policy of increase in the public service.

The difficulty is that with all the employees who work for the Post Office, there are 61,000—the second-largest department of all the government—and the total requirement would be more than the 1 per cent of that total public service complement; and with the government policy of a freeze on government expenditures, on the size of the civil service, the Post Office is caught. I cannot provide that additional service—plus the fact that we have the $541 million deficit projected, notwithstanding the increase in the postal rates.

I agree with you that it is frustrating when you have put in an infrastructure, a new mechanization costing roughly $1 billion in new investment, and you do not have your delivery system, for the delivery system is an essential part of the Post Office.

The interim step that we have got is the boxes, the good boxes. They are not satisfactory: I agree they are not satisfactory; but they are the best that we can provide under the present circumstances; and I do not foresee that that policy will change during the 1977-78 fiscal year, as much as I am sympathetic to the position that you advance.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, my final question—and to stay within my time, though I must say that the Minister could just slow down the automation a bit and use some of that money; less capital and more operating expenditure would solve some of it—Mr. Chairman, the other question I would like to ask is relating to a matter raised earlier by Mr. Munro and Mr. Dinsdale. Is it the position of the Post Office Department that the Public Service Staff Relations Act, which excludes technological change from its list of bargaining issues, takes precedence over a collective agreement?

Mr. Blais: Well, you know, that is water under the bridge, Mr. Benjamin, because we have negotiated the collective agreement now. Clause 29 states that during the life of the contract consultation can take place on the problems resulting from technological change. So it is not a negotiable item in the sense that the right to strike is available; it is not under the PSSRA, and we are bound by the PSSRA; but, the effects of technological change are a subject of consultation under the collective agreement.

[*Traduction*]

personnel nécessaire pour le livrer? Cela resemble plutôt à de la contre-production.

M. Blais: Je vous comprends très bien. Comme je l'ai dit à la Chambre, il m'est impossible pour l'instant de desservir un endroit et de ne pas desservir l'autre. Je ne peux pas favoriser Regina au détriment d'Edmonton, Edmonton au détriment de Victoria, ou Victoria au détriment de North Bay, etc.

M. Benjamin: Mais il faut donc les choisir toutes.

M. Blais: C'est là le problème.

M. Benjamin: Tout à fait.

M. Blais: Et pour ce faire, j'aurais besoin de plus d'années-hommes que la politique gouvernementale actuelle d'accroissement de la fonction publique ne me le permet.

Le ministère des Postes compte actuellement 61,000 employés et vient donc au deuxième rang de tous les ministères; pour l'effectif, j'aurais besoin d'un nombre supérieur à ce 1 p. 100 prévu pour toute la fonction publique, et je suis coincé par cette politique gouvernementale du gel des dépenses qui restreint l'accroissement de la fonction publique. Je ne peux donc pas fournir ce service supplémentaire, et à cela s'ajoute un déficit prévu de $541 millions de dollars, malgré l'augmentation des tarifs postaux.

Je conviens avec vous qu'une nouvelle infrastructure, une nouvelle mécanisation, qui coûte plus d'un milliard de dollars en investissements, semblent disproportionnées lorsque vous n'avez pas le système de livraison nécessaire, système qui constitue un élément essentiel de la Poste.

Comme mesure transitoire, nous avons les boîtes, de bonnes boîtes. Ce n'est pas tout à fait satisfaisant et j'en conviens. Néanmoins, vu les circonstances, c'est le mieux que nous puissions faire et je ne prévois pas que cette politique changera au cours de l'exercice financier 1977-1978, même si je partage vos sentiments à ce sujet.

M. Benjamin: Monsieur le président, une dernière question. Le ministre pourrait très bien ralentir le pas du côté de l'automatisation et utiliser l'argent ainsi récolté. Si on dépensait moins pour l'équipement, on disposerait de plus d'argent pour les dépenses d'exploitation. Ma prochaine question est reliée au sujet dont ont parlé plus tôt M. Munro et M. Dinsdale. Le ministère des Postes croit-il que la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique, dont les dispositions excluent le changement technologique de la liste des questions négociables, l'emporte sur la convention collective?

M. Blais: Vous savez, monsieur Benjamin, tout cela est du passé, puisque nous avons déjà négocié la convention collective. L'article 29 stipule que, durant la durée d'un contrat, des consultations peuvent avoir lieu sur les problèmes occasionnés par un changement technologique. Il ne s'agit donc pas d'une question négociable donnant le droit de grève, mais cela fait partie de la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique, à laquelle nous devons nous conformer. Les effets d'un changement technologique peuvent faire l'objet de consultations en vertu de la convention collective.

[*Text*]

Mr. Benjamin: Now, Mr. Chairman, this appeared in a column in the *Toronto Star* just this past Monday, and surely, if you sign a clause in a collective agreement regarding technological change, that is some kind of bad faith if you do not intend to live up to that clause.

Mr. Blais: We have lived up to the clause.

Mr. Benjamin: Well, it is alleged to me by the postal workers that you have openly repudiated the clause, because the Public Service Staff Relations Act takes priority over the collective agreement.

Mr. Blais: No, no; we have never repudiated Clause 29. We have honoured Clause 29; we have abided by Clause 29; and when Clause 29 proved unworkable in terms of the period of time for consultation, we agreed with the union to amend the clause to extend that period of consultation from 90 days to 120 days. Everything we have done in terms of Clause 29 has been in consultation with the union. Any changes—like the mediation process prior to Christmas, which Mr. Corkery particpated in—were as a result of an agreement with CUPW to have that sort of mediation, although it had not been entertained under Clause 29 in those specific terms. So we have not repudiated Clause 29. We have abided by it, and where it has been changed, not in intent but in its mechanism, it has always been done in consultation with the union.

My conscience is absolutely clean and clear on that one.

• 1630

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you very much, Mr. Chairman. I am sorry my calculations were out—but anyway.

The one question I have for the Postmaster General is the quality of postal service in the Toronto area since the phasing out of Terminal A. I am one of thos people, like Mr. Benjamin, who happens to think we have a very good postal service in this country. But, of course, I am beseiged by constituents who have examples of letters that have been delayed. In Toronto, over the last couple of months, there have been some alarming incidences, in fact, my constituency secretary has not been paid for six weeks because the cheques have been lost in the mail. This is an unusual occurrence.

I understand that there have been some problems with the relocating of services to Mississauga, to the southeast-central facility and, I think, Scarborough. I would like to know from the Minister whether these delays, or interruptions of service, are purely temporary and are due to the relocation of services and it is really a management problem of adjustment, or whether there is any evidence that the postal unions—and I am referring to the Canadian Union of Postal Workers—are deliberately sabotaging postal sorting and delivery within the Toronto area in retaliation for the government's closing Terminal A and introducing highly mechanical plants.

[*Translation*]

M. Benjamin: Monsieur le président, un rubrique du *Toronto Star* de lundi dernier fait allusion à cela et il est entendu que, si vous vous êtes engagés en vertu d'un article de la convention collective au sujet du changement technologique, vous êtes de mauvaise foi si vous n'entendez pas vous y conformer.

M. Blais: Mais nous le faisons.

M. Benjamin: Les postiers, cependant, me disent que vous avez rejeté cet article, parce que la Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique prime sur la convention collective.

M. Blais: Mais non. Nous n'avons jamais rejeté l'article 29. Nous l'avons respecté. Lorsque l'article 29 ne pouvait pas être appliqué du point de vue du délai de consultation, nous sommes convenus avec les représentants du syndicat de modifier cet article et d'étendre le délai de consultation de 90 à 120 jours. Tout ce que nous avons fait dans le cas de l'article 29 l'a été en consultation avec les syndicats. Tous les changements . . . prenez par exemple le processus de médiation d'avant Noël, auquel M. Corkery participait . . . c'est en vertu d'un accord avec le Syndicat canadien des postiers que ce genre de médiation a eu lieu, même si l'article 29 n'en parle pas en termes précis. Nous n'avons donc pas rejeté l'article 29. Nous nous y sommes conformés, et là où il y a eu des changements, non pas des changements de fond, mais des changements de forme, cela s'est fait en consultation avec le syndicat.

Je n'ai rien à me reprocher là-dessus.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Collenette.

M. Collenette: Merci beaucoup, monsieur le président. Excusez-moi si mes calculs n'étaient pas justes . . . qu'importe.

La question que j'adresserai au ministre des Postes a trait à la qualité du service postal dans la région de Toronto depuis qu'on a décidé de supprimer progressivement le terminus A. Tout comme M. Benjamin, j'appartiens à ces gens qui croient que nous avons un très bon service postal au pays. Néanmoins, beaucoup de mes commettants ne cessent de me donner l'exemple de lettres qui ont subi du retard. À Toronto, au cours des derniers mois, il y a eu de quoi s'inquiéter; ainsi, ma secrétaire de conscription n'a pas été payée depuis six semaines parce que les chèques ont été perdus dans le courrier. C'est anormal.

Je puis comprendre qu'il y a eu des problèmes occasionnés par le déménagement des services à Mississauga, aux installations centrales du Sud-Est, je pense, et à Scarborough. J'aimerais que le ministre nous dise si ces retards ou ces interruptions de service sont provisoires et occasionnés par le déménagement des services, ou s'il y a vraiment là un problème d'adaptation de la gestion, ou si l'on doit en conclure que les syndicats postaux, et je songe ici au Syndicat canadien des postiers, essaient de saboter le tri postal et la livraison dans la région de Toronto, en guise de représailles contre le gouvernement, qui a

[*Texte*]

Mr. Blais: In reply to your question, Mr. Collenette, I visited Terminal A prior to Christmas. I take pride in being the Minister who closed it down, because I feel that the working conditions there were not ideal. They were not bad but they were not ideal, and I find that the workers are pleased to have moved to the new mechanized plants.

It is true that the difficulty has been, recently, because of an acceleration in the plan of the transfer from Terminal A—the manual sort—to the mechanized plant. The two, the Mississauga and the Scarborough plants, offer no difficulty. The difficulty has been with the south-central plant, which deals with the large, urban core of Metro Toronto.

Today I think I have the expert in that particular area, my Deputy Postmaster General, who was the Regional General Manager for Ontario region at the time when all these matters were being pondered. I would ask him to provide you, perhaps, with a more specific explanation.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. J. C. Corkery (Deputy Postmaster General): Mr. Chairman, to comment on the three major plants, which are the key to service in Toronto: adding to what the Minister has already said, Scarborough was the first one to go on stream, technically. It has gone on with very little difficulty and is performing extremely well; employees are extremely stable. It is a good situation. We are very pleased with the results.

Mississauga had its stumble on starting. In the last three to four weeks we have begun to see some very significant progress. Actually, the letter service in the Mississauga area, the west end of the city, and the suburbs is very good. It looks, at this stage, as though we will be able to hold it.

The south-central, which is the tougher one—it is the biggest plant, the most critical, and the most sensitive to volume—has been having trouble, no question about it, and will continue to have trouble as it goes through the technical stage. It is not people trouble, there is no indication of sabotage; there is concern because it does not want to work the way we would like it to, occasionally. But with that part of it, we have no complaints. The employees are generally delighted with what is there. The report on the service for the last two weeks: significant improvement. It still is not where either you or I would like it but it is coming, the curve is coming up each week.

What we are more concerned with is really out-of-sequence service, where there is a delay and you get a significant seven- or eight-day loss. That is what really hurts. We are trying to keep it close and in sequence, that will pull it into line very quickly.

[*Traduction*]

décidé de supprimer le terminus A pour le remplacer par des installations très mécanisées.

M. Blais: Monsieur Collenette, j'ai visité le terminus A avant Noël. Je suis fier d'être le ministre qui a décidé de le fermer car j'estime que les conditions de travail étaient loin d'y être idéales. Elles n'étaient pas mauvaises, mais elles n'étaient certainement pas idéeales, et j'estime que les travailleurs sont contents d'avoir dénénagé et de disposer désormais d'installations mécanisées.

Il est vrai, cependant, que nous avons connu des difficultés récemment à cause de l'accélération du plan de transfert du tri manuel, que l'on avait au terminus A, au tri mécanisé. À Mississauga et à Scarborough, il n'y a pas eu de difficultés. La difficulté a surgi à la succursale du centre-sud, qui dessert le noyau urbain central de la métropole torontoise.

Le sous-ministre des Postes est un expert sur ce sujet, car il était gérant général régional pour la région de l'Ontario à l'époque où nous réfléchissions à toutes ces questions. Je lui demanderai de vous répondre en vous donnant des explications précises.

Le président: Monsieur Corkery.

M. J. C. Corkery (sous-ministre des Postes): Monsieur le président, je parlerai des trois succursales clés qui desservent Toronto. Comme l'a dit le ministre tout à l'heure, Scarborough a été la première à fonctionner du point de vue technique. Il n'y a pas eu de problème et tout s'est très bien passé. Les employés y sont extrêmement stables et le climat est très bon. Nous sommes très contents des résultats.

les débuts de Mississauga ont été un peu plus difficiles. Cependant, au cours des quelques trois ou quatre dernières semaines, il y a eu un progrès sensible. En fait, le service postal pour les lettres dans la région de Mississauga, le secteur ouest de la ville, et les banlieues, est très bon. Il semble, pour l'instant, que cela se poursuivra.

C'est la succursale du centre-sud qui pose le plus de difficultés . . . c'est la succursale la plus grosse et la plus critique, comme la plus sensible à des variations de volume. Nous avons connu des difficultés là bas, cela ne fait pas l'ombre d'un doute, et cela se poursuivra lorsque l'on passera à l'étape technique. La difficulté ne provient pas du personnel et rien ne semble indiquer qu'il y a du sabotage. Il semble que, parfois, les choses ne fonctionnent pas comme nous voudrions qu'elles fonctionnent. Mais à cet égard, nous n'avons pas reçu de plaintes. Les employés sont en général ravis des installations. Pour ce qui est du service, nous avons le rapport des deux dernières semaines, qui indique qu'il y a eu une amélioration sensible. Certes, ce n'est pas encore la perfection, mais les choses progressent et la courbe augmente de semaine en semaine.

Ce qui nous préoccupe le plus, c'est lorsque le service est déphasé, lorsqu'il y a un retard et lorsque nous perdons l'équivalent de sept ou huit jours. Voilà le genre de problème que nous ressentons le plus, et nous essayons de conserver la cadence le plus possible, de sorte que les difficultés soient aplanies le plus rapidement possible.

[*Text*]

• 1635

Mr. Blais: If I might just repeat the one point that Mr. Corkery made, and that is the fact that I was very upset by the allegations of sabotage. I have visited most of the plants in the country and I have been very impressed by the work force and the co-operation they have provided. We have an ideal work force. We have had some difficulties, but they go back to ancient history. We are now cleaning up the process, and I am sure we are going to have some success in that. There is absolutely no indcation of sabotage.

We are trying to adapt to a new system. We are the first postal system in the world to have done a complete changeover from a manual sort to a completely integrated system of mechnical sort, and there are no precedents for that. We are having some growing pains, especially in the Toronto area because that is now the central nub of the Canadian postal system and we are dealing with more than 45 per cent of the total mail volume on a daily basis.

Mr. Benjamin: Have you got some shredders too?

Mr. Blais: On the shredder thing . . .

Mr. Collenette: Excuse me, Mr. Chairman

The Chairman: Mr. Colinette.

Mr. Collenette: I thank the Minister and his deputy for that answer, and I am quite relieved that it is indeed just a case of introducting new plants.

I would really like to give the Minister an opportunity to put this on the record. One of the misconceptions the general public has is that postal rates are increasing at an alarming pace and, of course, that services are deteriorating. We have been dealing with the deterioration of service through questions such as those asked by Mr. Munro, and that is not my particular concern. However, I think there is a case to be made that postal rates have not increased with the general cost of living over the years. I would invite the Minister at this time to set the record straight that we in Canada do have reasonable mail rates.

Mr. Blais: I would be pleased to do that. I have done it in the House and I will do it here. In effect, our postal rates now, after the increase, are still the lowest in the western industrialized world. We are one cent lower than the Americans, and today I was reading a published story to the effect that there is going to be an application to their rates commission for a postal rate increase to 15 cents. So our postal rates are the lowest in the world: 21 cents in Sweden; 15 cents in Great Britain and so on. With that 12-cent raise we plug in people to some 8,600 postal installations, 820 airplanes every day transporting mail, over 100 trains throughout Canada and 12,600 postal walks throughout the country. It is an immense system; one of the most sophisticated and elaborate, and one of the most reliable of any systems of delivery in the world. We are very proud of it. The point is that we have been banged around quite a bit in the past couple of years and the morale is telling. All I am suggesting to the hon. members is that when they criticize, criticize constructively, and when you are criticizing

[*Translation*]

M. Blais: J'aimerais insister sur une chose qu'a dite M. Corkery: je me préoccupe beaucoup qu'on ait allégué qu'il y a eu du sabotage. J'ai visité la plupart des centres du pays et j'ai été impressionné par la collaboration du personnel. En fait, nous avons une main-d'œuvre idéale. Il y a certes eu des difficultés, dans le passé, mais la situation s'est beaucoup améliorée. Je n'ai de toute façon rien perçu qui puisse se rattacher à du sabotage.

Nous essayons d'adapter un nouveau système et nous serons le premier service postal au monde qui aura complètement remplacé un système de traitement manuel par un système de traitement mécanique, totalement intégré. Il est bien évident qu'une telle transformation suscite des problèmes, surtout dans la région de Toronto, qui représente actuellement le centre nerveux du système postal canadien et traite plus de 45 p. 100 du courrier trié chaque jour dans le pays.

M. Benjamin: Avez-vous également des déchiqueteuses?

M. Blais: A ce sujet . . .

M. Collenette: Veuillez m'excuser, monsieur le président.

Le président: Monsieur Collenette.

M. Collenette: Je suis très heureux de la réponse qui m'a été donnée et très satisfait de constater qu'il s'agit simplement de créer de nouveaux centres de tri.

J'aimerais toutefois mentionner l'une des idées fausses les plus couramment rencontrées dans le grand public, qui est que les tarifs postaux augmentent à un rythme affolant et que le service se détériore au même rythme. Nous avons traité du problème de la détérioration du service dans le cadre des questions posées par M. Munro, entre autres, et je n'y reviendrai donc pas. Je crois toutefois qu'il convient de montrer que les tarifs postaux n'ont pas augmenté au même rythme que le coût de la vie, pendant ces dernières années. J'aimerais donc demander au ministre d'apporter des précisions là-dessus, afin que tout le monde sache bien que nous avons des tarifs postaux très raisonnables.

M. Blais: J'en ai déjà parlé en Chambre et c'est donc avec plaisir que je répéterai ce que j'y ai dit. En fait, avec la dernière augmentation, nos tarifs postaux demeurent les plus bas de tous les pays du monde occidental industrialisé. Nos timbres coûtent encore un cent de moins que ceux des Américains, et je lisais aujourd'hui, dans une revue, que la Commission américaine a l'intention de déposer une demande pour augmenter ses tarifs jusqu'à 15c. Si vous voulez d'autres comparaisons, le tarif minimum est de 21c. en Suède, de 15c. en Grande-Bretagne. Dans notre cas, en passant à 12c., nous permettons à la population canadienne de disposer de 8,600 centres de tri postal, de 820 avions pour le transport quotidien du courrier, de plus de 100 trains et de 12,600 itinéraires postaux; c'est donc un système énorme, qui est en fait l'un des plus complexes et sophistiqués du monde, tout en demeurant l'un des plus sûrs. Nous en sommes très fiers. S'il y a eu des problèmes dans le passé, il s'agissait essentiellement de problèmes concernant le moral des employés et si certains députés

[*Texte*]

try to avoid affecting the morale of the people who are doing their damnedest to get through a very, very difficult period.

Mr. Darling: Mr. Chairman, I direct a question to the Postmaster General, my neighbouring MP. I want to commend him on the job he is doing and also commend the great assistance he has been to me on the reasonably few problems I have with the postal department.

I was most impressed with your last remarks, Mr. Postmaster General, because I had the privilege of visiting England and talking to British post office officials and workers. The thing that struck me there, which Walter did mention, was the way the union and management gets along, and the other thing was the absolute pride these workers have in carrying the Queen's mail. It was just fabulous.

Mr. Postmaster General, if you are sitting down with post office union officials—and I know that some of them are maybe a little hard to deal with at times, and maybe they say that you and your officials are hard to deal with at times—half the battle is saying that John Smith, or even that Scotsman Joe Davidson, believe or not, in the eyes of a good many are human beings. But to be able to sit down with your feet under the table and iron out these details is half the problem. Do not tell me that it is a lot of mechanical stuff that is delaying this mail. It is more than that, and it is probably human. Now if I could comment on some of the delays which are important—and again let me emphasize, Mr. Postmaster General, that I am talking about the monstrosities, and you know what the monstrosities are. That is not the North Bay Post Office or the Burks Falls Post Office; it is those football fields that you have with roofs on them in Montreal and Toronto and Vancouver and so on. That is where all the problems are.

• 1640

I can come back to my pet beef about the weekly newspapers that are delivered at a very good rate—we know that—within a 40-mile range. But once they get out into those bigger centres where they have to go, look out. Now when is the paper delivered? Not in four days or six days but sometimes in a week or 10 days and two weeks. Many subscriptions have been cancelled because of that. I have mentioned this to you before.

Postal Efficiency Under Fire

This from one of the weekly newspapers in my riding. And it just says here:

> The Canadian Post Office service, once considered the most efficient in the world, has become a nightmare for

[*Traduction*]

ont des critiques à faire à l'égard de notre système postal, je leur demanderai simplement de faire des critiques constructives et d'éviter toute déclaration qui puisse entraîner une détérioration du moral des employés, qui font tout leur possible pour assumer une transition très difficile.

M. Darling: J'aimerais poser une question au ministre des Postes, monsieur le président, qui est d'ailleurs le député de la circonscription voisine de la mienne. Je voudrais le féliciter pour ce qu'il a déjà réalisé, ainsi que pour l'aide considérable qu'il m'a apportée, pour résoudre des problèmes relativement mineurs que j'avais avec le ministère des Postes.

Je préciserai également que j'ai été très frappé par vos dernières remarques, monsieur le ministre, puisque j'ai eu le privilège de visiter le service postal britannique et de discuter avec certains de ses employés. Ce qui m'a frappé, là-bas, comme l'a mentionné Walter, c'était la collaboration qui existait entre les syndicats et la direction, ainsi que la fierté avec laquelle les facteurs transportent le courrier de la Reine. C'était absolument incroyable.

Je sais que certains des représentants syndicaux du ministère des Postes font parfois des difficultés, ce qu'ils pourraient d'ailleurs sans doute également dire de vous, de temps à autre, mais je crois que les négociations sont quand même beaucoup plus faciles, lorsqu'on se rend compte que John Smith, ou même cet Écossais de Joe Davidson, sont des êtres humains comme les autres, aux yeux de la population canadienne. Beaucoup de détails techniques ne se poseraient pas si vous pouviez simplement vous asseoir avec eux autour de la même table. Ne me dites pas que c'est à cause de problèmes techniques que le courrier est retardé. C'est plutôt à cause de problèmes humains. Dans ce contexte, monsieur le ministre, j'aimerais vous parler de certaines des monstruosités du ministères des Postes, que vous connaissez certainement très bien. Il ne s'agit pas ici du bureau de poste de North Bay ni de celui de Burks Falls, mais plutôt de ces gigantesques centres de tri, de la taille d'un terrain de football, que vous avez à Montréal, à Toronto, à Vancouver et ailleurs. C'est de là que viennenet tous les problèmes.

Je reviendrai d'ailleurs sur ma plainte favorite au sujet du ministères des Postes, c'est-à-dire sur le fait que les hebdomadaires, qui sont livrés à un tarif très raisonnable, dans un rayon de 40 milles, semblent disparaître lorsqu'ils arrivent dans ces grands centres. Et quels sont aujourd'hui les délais de livraison? Pas quatre jours, pas six jours, mais plutôt une semaine, dix jours et parfois même deux semaines. De fait, beaucoup d'abonnements ont été annulés pour cette raison. Je vous en ai déjà parlé et, si vous me le permettez, je vous citerai un extrait d'un article paru dans un hebdomadaire de ma circonscription. Sous le titre:

L'efficacité des services postaux sur la sellette.

on pouvait lire:

> Le service postal canadien considéré autrefois comme l'un des plus efficaces au monde est devenu un véritable

[*Text*]

business that depends on mail delivery for a good part of its livelihood.

And, Mr. Postmaster General, you are aware of that. You know there is a delay on these weekly newspapers. Surely something can be done to speed that up.

Now regarding the other delays. I do not think too many are worried about Mary Smith writing her grandmother or relatives writing back to one another, whether the mail is delivered in three days or mayby even in four days. But when it is business mail and mail on which the samll business depends—and you will recall, Mr. Postmaster General, I mentioned this in the House—your service is the lifeblood of over 55 per cent of the people in the business establishments in Canada. They depend on you. They sink or swim by it. If the Post Office service is not efficient, they are down the drain. And a hell of a lot of them have gone bankrupt just because of that poor service.

I talked on the telephone to a dentist today in Parry Sound, and I said. Do not hold me up. I am heading for the Committee on Post Office estimates to talk to the Postmaster General. And I said, What do you think of it? And Then I held the phone back.

He said, Mr. Postmaster General, you and your officials are the cause of adding $20 to the cost of every set of false teeth in Canada. Now that is a horrendous burden, but that is what he said. He said, we use the bankers dispatch company and by 4.30 this afternoon they will be in to pick up a parcel. It will be delivered into Toronto tonight. It will be at the dental technician at 9.30 tomorrow morning. At 4.30 tomorrow afternoon it will be back to that company and it will be in this particular town of Parry Sound tomorrow in less than 24 hours. Now that is going to cost about $5 each way. And, of course, for the other thing he mentioned about the $20, he said, As far as some of the senior citizens are concerned, if we ever depended on the Post Office to send their teeth out, they would be dead before they ever got back.

I am aware that there is a slight exaggeration there, but I am pointing out that the people who depend on fast service have gone to these private companies, and they are skimming off all the cream and you are left with the skimmed milk.

Mr. Blais: Amen to that.

Mr. Dinsdale: Give them service and they will come back.

Mr. Darling: Well, this is right.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Come on, you follow that act.

Mr. Blais: You know, I always like to follow Stan, but not too close. I appreciate your comments and I would like to stress the positive first.

[*Translation*]

cauchemar pour les entreprises qui font leurs affaires par son intermédiaire.

Je sais que je ne vous apprends rien, monsieur le ministre, puisque vous êtes parfaitement conscient des retards qu'il y a à la livraison des hebdomadaires. Je crois cependant que vous pourriez quand même faire quelque chose.

En ce qui concerne maintenant les autres retards, personne n'est sans doute très préoccupé par le fait que la lettre écrite par Mary Smith à sa grand-mère est livrée en quatre jours plutôt qu'en trois. Cependant, lorsqu'il s'agit du courrier des entreprises, c'est une toute autre affaire. Comme je l'ai dit en Chambre, le service postal est absolument fondamental pour la survie de plus de 55 p. 100 des entreprises canadiennes, c'est-à-dire pour pratiquement la totalité des petites entreprises. S'il fonctionne bien, elles s'en tirent. S'il ne marche plus, elles s'effondrent. De fait, beaucoup de petites entreprises ont été mises en faillite pour cette raison.

Aujourd'hui même, j'ai eu une conversation téléphonique avec un dentiste de Parry Sound et je lui disais que je n'avais pas beaucoup de temps parce que je devais aller rencontrer le ministre des Postes, devant le Comité des transports. Lorsque je lui ai demandé ce qu'il en pensait, sa réponse m'a obligé à tenir le récepteur à bout de bras!

J'ai cependant compris, monsieur le ministre, qu'à cause de vous et de vos fonctionnaires, chaque dentier canadien coûte $20 de plus. Il ne peut plus en effet se fier au service des postes et fait donc appel à une société de livraison privée qui réussit à prendre chez lui un colis à 16 h 30 de l'après-midi pour le transporter à Toronto le soir même et le livrer au technicien dentaire à 9 h 30 le lendemain matin. Ce jour-là, à 16 h 30, ce dentier sera remis à la même société et il se retrouvera à Parry Sound le jour suivant, au matin. Ce service lui coûte $5 dans chaque sens. Il y avait sans doute également d'autres problèmes, puisqu'il a parlé d'un total de $20, mais ce qui est important, c'est qu'il m'a dit que si les personnes âgées attendaient du ministère des Postes qu'il leur livre leur dentier, elles risqueraient fort de mourir de faim!

Je suppose bien qu'il exagérait un peu, dans cette dernière affirmation, mais elle montre bien que les gens qui dépendent d'un service de livraison très rapide font maintenant appel à ces entreprises privées, lesquelles vous privent en fait de la crème du service postal, vous laissant simplement le petit-lait.

M. Blais: Amen.

M. Disdale: Si vous leur offrez le même service, elles reviendront chez vous.

M. Darling: Exactement.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Voyons si votre numéro sera aussi bon.

M. Blais: Je dois dire que j'aime toujours suivre Stan, mais pas de trop près. Je suis cependant très heureux de vos commentaires et je commencerai par mentionner certains aspects positifs.

[*Texte*]

As you know, I followed you the other day when you spoke in the House on small business because I appreciated the support that you offered the Post Office by indicating that essential link between small business and the Post Office, and how the Post Office itself depends on the small business for its survival in small communities. We are very conscious of that, and we are looking at ways of improving our service to small businessmen, especially in areas like that those you represent. Deliveries and communications systems, and especially delivery systems, are not what they are in larger centres because you might have bankers' dispatch but you do not have a very wide choice of couriers.

• 1645

We recognize that the dentist is having some trouble with his patients' teeth, and we would like to be able to help him. But the Post Office has never been in that sort of service of pickup, delivery at the other end, pickup at the other end and redelivery. We have never been in that, and the question is that there is a demand for that now. If at any time—and I want to put it on the record—we come to make a decision to provide that sort of service in order to accommodate people in areas such as yours, I would hope that your support would be forthcoming in the post office engaging in that sort of review.

You also made a comment relating to football fields. I agree with you. The plants are immense. Those decisions were made because in effect there was a feeling that the only way to run an efficient mechanized plant for huge centres, huge agglomerations like Toronto, Vancouver and Montreal, was to have large plants of that nature.

One of the difficulties in postal service has been the increasing urbanization we have had in the past generation. That tends to put a very heavy burden on the postal service. There is no difficulty in dealing with the Sturgeon Falls or the Burks Falls local post office because the volume of mail is easily handled. It is when you are dealing with large volumes like 10 million that the mechanization has to be worthwhile, and that can only be worthwhile in plants of that size.

With reference to putting my feet under Joe Davison's table, or his under mine, I have done that. And I have done that as often as I possibly can because I feel that there is, as you pointed out, an opportunity for co-operation, a greater trust if people know each other, and I think we have been successful in that, but not as successful as I would like to be.

In terms of pride in the work force, I fully agree with you. I ask you this rhetorical question. Have you ever seen a postie who was not in full uniform and neatly presented and presentable to the people he was serving? There is that pride in that service, and that is the thing that strikes me. The people who work for us are always neatly set out, neatly put out, and they are doing their job well uniformed and very impressive indeed.

In terms of England, I am looking forward to seeing how some of the suggestions that you are making might be adapt-

[*Traduction*]

Comme vous le savez, j'ai pris la parole après vous, en Chambre, lorsque vous parliez des petites entreprises, car je vous étais très reconnaissant du soutien que vous offriez au ministère des Postes en rappelant publiquement le lien fondamental qui existe entre les petites entreprises et les postes et qui est un lien de dépendance réciproque. Nous sommes également tout à fait conscients du fait que les petites entreprises sont essentielles pour la survie des petites collectivités et nous faisons actuellement des efforts considérables pour essayer d'améliorer notre service de livraison postale, pour les petites entreprises, surtout dans les régions telles que celle que vous représentez. Les systèmes de livraison et de communication ne sont pas aussi développés que dans les grands centres car, même si vous avez le système «bankers dispatch», vous n'avez pas beaucoup de choix en ce qui concerne les courriers.

Nous admettons que cela peut causer certains problèmes à ce dentiste et nous aimerions bien pouvoir l'aider. Cependant, le ministère des Postes ne s'est jamais occupé de services de livraison aller-retour; or, il semble maintenant qu'il y ait un besoin pour ce genre de services. Si, un jour, nous prenons la décision d'assurer ce genre de service afin de répondre à ces besoins, j'espère alors que vous saurez nous manifester notre soutien.

Vous avez également parlé de terrains de football. Je suis d'accord avec vous, les installations sont immenses. Ces décisions ont été prises parce que l'on estimait que la seule façon d'avoir une mécanisation efficace dans des grands centres comme Toronto, Vancouver et Montréal était d'avoir des installations très importantes.

Au cours de la dernière génération, l'urbanisation croissante a causé beaucoup de problèmes aux services postaux, qui s'en trouvaient alors d'autant plus surchargés. Le bureau de poste de Sturgeon Falls ou de Burks Falls ne connaît pas ce genre de difficultés, étant donné que le volume du courrier n'y est pas excessif. Cependant, lorsque vous avez 10 millions de lettres à trier, la mécanisation de vos installations est alors un impératif, et cette mécanisation n'est valable que dans des installations très importantes.

En ce qui concerne Joe Davidson, je peux vous assurer que j'ai eu souvent l'occasion de discuter avec lui, car j'estime que la coopération et la confiance sont deux éléments nécessaires au succès de notre entreprise.

Vous avez parlé de la fierté que ressentent les postiers, et je suis tout à fait d'accord avec vous. En effet, le facteur qui se présente chez vous porte toujours un uniforme impeccable et cela m'a toujours impressionné.

En ce qui concerne le système britannique, je vais essayer de voir dans quelle mesure les suggestions que vous nous avez

[*Text*]

able. I would hope that with a short period of time I will be able to go and see for myself, but in the meanwhile any introductory remarks you might want to make to me privately or in writing, I would be pleased to receive.

Mr. Darling: I have one other question, Mr. Blais I do not know whether this should be directed to you or not. This is regarding rural mail contracts. I am talking now about contracts where the rural carrier has held the contract for five, six, seven and eight years and then the contract comes up for renewal and he is undercut by *x* number of dollars.

I am aware that your $560 million proposed deficit makes you squeeze every nickel. But surely in some of these cases—I had one brought to my attention where this man had given outstanding service. He had been undercut on a contract of $13,000, I think it was, by $300. He has equipment and everything there, so he has lost the contract.

I am aware of this lowest tender, but I am just wondering if across the country you do not say, whether it is Burks Falls or Sturgeon Falls—is there not some way where for the one who has given service you would look at it when it is that close?

Mr. Blais: The problem is that the act governs us, and it says $10,000 ceiling. So everything over $10,000 has to go to tender. The question is that we might want to amend the act, but the difficulty is that there is now a policy that has been adopted by the government whereby all government contracts are subjected to the same standards and the same tendering procedures so that there is some uniformity throughout the government. So there is some discrepancy between the status quo in terms of the Post Office Act and the government policy, and hopefully we will be able to resolve that particular discrepancy.

• 1650

Mr. Darling: Well, would you not say that $10,000 of four or five years ago would be just about the same as $13,000 today?

Mr. Blais: That is right, but I would have to change the act.

Mr. Darling: I appreciate that. But is there not some merit to that?

Mr. Blais: Yes, there is; very much so. The point that you bring up is one that is brought up straight across the country in all the rural areas.

The Chairman: Thank you, Mr. Darling. Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman.

I come from an area with one of these roofed football fields and a lot of satellite out-houses around it. It is an area today, Mr. Postmaster General, as you are probably aware, that is on strike once again, an illegal strike in Vancouver with a study group going into session this morning at 8 o'clock.

Through the last very serious strike we had in Vancouver, I had occasion to meet and spend many hours with very loyal, hard-working, dedicated servants of the Postmaster General

[*Translation*]

faites sont adaptables à notre système. J'espère pouvoir en décider très rapidement, mais, en attendant, je suis ouvert à toute remarque que vous voudrez bien me faire en privé ou par écrit.

M. Darling: J'aimerais poser une autre question, mais je ne sais pas si je devrais m'adresser à vous, monsieur Blais, ou à quelqu'un d'autre. Elle concerne les contrats de distribution rurale. Ces contrats sont généralement conclus pour 5, 6, 7 ou 8 ans et, au bout de cette période, le facteur doit renouveler son contrat; or, il arrive que le nouveau contrat prévoie une diminution de sa rémunération.

Je sais que vous avez déjà prévu un déficit de $560 millions et que cela vous oblige à compter vos sous. Cependant, vous pourriez peut-être faire plus d'efforts dans certains cas, comme celui qui m'a été signalé où un facteur, qui avait déjà rendu de nombreux services, se voyait propser un nouveau contrat réduit de $300. Il avait déjà tout l'équipement et le contrat lui est passé sous le nez.

Je sais que vous choisissez la soumission la plus basse, mais, lorsqu'il s'agit d'une différence si peu importante, ne pourriez-vous pas accorder la préférence à celui qui vous a déjà servi pendant de nombreuses années?

M. Blais: Le problème est que nous devons observer la loi, qui stipule que, au-delà d'un plafond de $10,000, nous devons faire un appel d'offres. Même si nous voulions modifier la loi, nous nous heurterions à une autre politique qui a été adoptée par le gouvernement et selon laquelle tous les contrats du gouvernement sont soumis aux mêmes normes et aux mêmes procédures d'appel d'offres, ceci dans le but d'uniformiser les procédures gouvernementales. Donc, il y a une certaine incohérence entre le maintien de la Loi sur les postes dans sa forme actuelle et cette politique du gouvernement, mais j'espère que nous pourrons la résoudre.

M. Darling: Vous ne prétendez quand même pas que $10,000 il a 4 ou 5 ans, équivalent à $13,000 aujourd'hui?

M. Blais: D'accord, mais il faudrait que je modifie la loi.

M. Darling: Je comprends, mais ne pensez-vous pas que j'ai un peu raison?

M. Blais: Tout à fait. Le problème que vous soulevez se pose à tous les bureaux de poste ruraux du pays.

Le président: Merci, monsieur Darling. Monsieur Huntington.

M. Huntington: Merci, monsieur le président.

Dans ma région, nous avons un de ces terrains de football couvert, avec beaucoup de dépendances autour, Comme vous le savez sans doute, monsieur le ministre, une grève illégale a été déclenchée à Vancouver et un groupe d'études s'est réuni ce matin à 8 heures.

Lors de la dernière grève importante que nous avons connue à Vancouver, j'ai eu l'occasion de m'entretenir longuement avec des fonctionnaires très consciencieux du ministère des

[*Texte*]

who were extremely upset at the attitudes that prevailed of those who directed the union affairs, and were extremely upset at some of the behaviour they were having to put up with within the postal system in Vancouver.

What I am really getting at, Mr. Postmaster General, through you, Mr. Chairman, is the public relations problem that you spoke of in the House the other day as being in the dark ages and quite obsolete, and that that is your big challenge. We in Vancouver know that there are a small number of radicals running the union affairs, to the consternation of many of the people within that union. So I would say we need some democracy in union affairs, and perhaps you might give consideration to initiating something like that.

Mr. Benjamin: They elected them.

Mr. Huntington: You just let me continue, sir; you can have your revolution later.

An hon. Member: Mr. Huntington, we will.

The Chairman: Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Now I am given remarks like this from people who want to work and are loyal to the system and to the service. If a supervisor speaks to a lazy worker, that worker goes to the union and screams harassment. Lower level supervisors do not appear to get back up to the higher levels of supervision within the structure of the postal system.

Mr. Blais: I am sorry. Would you say that again?

Mr. Huntington: Lower level supervisors do not appear to be able to get back up to the higher levels of supervision within the postal system.

When the air-conditioning failed, 40 people walked home after six hours of work, claiming they were sick. This is the kind of attitude that goes on and upsets the rest of the morale within that work force out there. Shop stewards did not turn up the next day after the air-conditioning system failed in Vancouver.

I am told that the supervisors are really powerless to do anything about the rank-and-file worker within the Vancouver post office. Shop stewards will come along and actually tell people—and I have had them sitting in groups talking to me—that they are working too hard.

Now I am one with a work ethic, and I come from a background and farm community and I am used to this, and so are a lot of the people who work within your service. This is the kind of thing that is interfering with this public relations improvement that we need within the rank and file of the work force there.

One other thing that is causing a great problem within the morale out there in the Vancouver system is the nepotism at Christmas time; the ease with which senior and supervisory levels at the Post Office can get relatives into the work force. That was brought up many times to me in my meetings with them.

Many workers, I am told, are hanging around the toilets and on the stairwells, and the lower levels of supervision cannot say

[*Traduction*]

Postes, qui se préoccupaient beaucoup de l'attitude de ceux qui dirigeaient le syndicat.

Je veux en venir, monsieur le ministre, au problème de relations publiques dont vous parliez en Chambre l'autre jour en disant qu'on en était vraiment encore au Moyen-Âge et que c'était là le principal défi que vous aviez à relever. A Vancouver, c'est un petit nombre de radicaux qui dirigent le syndicat, à la grande consternation de la majorité des membres de ce syndicat. A mon avis, il faudrait réinstaurer un peu plus de démocratie dans le monde des syndicats et vous avez peut-être envisagé certaines mesures pour y parvenir.

M. Benjamin: Ils les ont élus.

M. Huntington: Vous permettez que je poursuive? Vous pourrez faire votre révolution plus tard.

Une voix: Monsieur Huntington, nous n'y manquerons pas.

Le président: Monsieur Huntington.

M. Huntington: En tout cas, c'est ce que me disent des fonctionnaires très consciencieux du ministère des Postes. Si un superviseur réprimande un peu un travailleur trop paresseux, ce dernier s'adresse au syndicat, qui se retourne alors contre le superviseur. En fait, les superviseurs du bas de l'échelle ne semblent avoir aucun contact avec les niveaux supérieurs.

M. Blais: Pardon, je n'ai pas très bien compris.

M. Huntington: Les superviseurs du bas de l'échelle ne semblent avoir aucun contact avec les niveaux supérieurs du système postal.

Par exemple, lorsque le système de climatisation est tombé en panne, 40 employés sont rentrés chez eux après 6 heures de travail, prétendant qu'ils étaient malades. C'est ce genre d'attitude qui sape le moral des autres travailleurs. Les délégués syndicaux ne sont pas rentrés au travail le lendemain de cette panne.

On m'a dit que les superviseurs n'avaient en fait aucun pouvoir sur les travailleurs du bureau de poste de Vancouver. Ce sont les délégués syndicaux qui leur disent ce qu'ils doivent faire, et d'ailleurs, ils me disent toujours qu'ils ont trop de travail.

Je suis de ceux qui estiment que le travail est une valeur noble; je viens d'une famille d'agriculteurs et je suis donc habitué à travailler comme beaucoup d'employés de votre service. Voilà le genre d'obstacles qui se dressent devant tout projet d'amélioration des relations publiques.

Un autre problème qui sape le moral des travailleurs, à Vancouver, est le népotisme qui règne à l'époque de Noël; ainsi, les chefs de services et les supervisuers du ministère des Postes réussissent à faire entrer dans le service des amis et des parents. On m'en a parlé très souvent pendant les réunions que j'ai eues avec eux.

Beaucoup de travailleurs inoccupés traînent dans les couloirs et les escaliers et les superviseurs du bas de l'échelle ne peuvent rien leur dire.

[*Text*]

anything to them. They just do not correct the situation that exists.

On Good Friday, workers in there got triple pay, and a supervisor questioned one person about playing ping-pong on triple pay. I am not going to get into personalities but I have names.

Security of the mail is seriously to be questioned. I can tell you of an instance in private in which one of your senior supervisors wrote a letter that was lifted out of the mail and read at a union meeting.

Mr. Blais: Wrote to whom?

Mr. Huntington: It was written to another departmental executive, another postal executive. I can give you the names and the passage of the letter. The leter had been lifted, and a copy of it was read at a union meeting.

But apart from that type of infiltration to the security system, the target within your postal system, particularly in Vancouver—and I am sure you are aware of it—is your registered mail. It is no longer safe to send things registered mail in Vancouver. We have a situation where two young operators, struggling out a living in a gas station, sent in their chits to one of the gas companies for credit to their account on oil deliveries, and they made the mistake of sending it in registered mail. That has cost those two young people somewhere in the order of $4,200, and it is not recoverable because they were careless with the flimsies they should have been keeping in a tidy manner within their station.

I have to compliment you, Mr. Blais, that your security staff have attended me, have investigated this, and have examined all possible recovery of this and it just is not within the framework and structure of your regulations and your statute. But you now have to question whether you sent something registered mail in order that it will get through. It seems to be a target area for weakening security there.

You mentioned something about the esprit de corps and the spirit of the postal service worker on the routes and in your trucks. I must say today I almost get a measure of pride in watching the attitude, the springiness in the feet, and the tidiness of uniforms and what have you, but a couple of years ago I thought it was a disaster. Whoever has been responsible for bringing this up into a standard of pride that people in the street can have in their postal service deserves a pat on the back. The challenge, to me, Mr. Blais, is this whole matter of PR within the postal system, and democracy in union affairs. The rank and file of union people are just as good as I like to think you and I are, and are just as anxious about the things that are wrong in this country and within the postal system. I suggest to you that the postal system is a key communication arm . . .

An hon. Member: Right on.

Mr. Huntington: . . . of this country, and that somehow or other—and there is nothing political in this—somehow or other one of the greatest challenges we have here is to help you resolve this public relations' problem. If we have to move in

[*Translation*]

Ceux qui ont travaillé le Vendredi saint ont touché trois fois leur paie, alors que certains d'entre eux jouaient au ping-pong à ce tarif-là. Je ne voudrais pas citer des noms, mais j'en ai.

La sécurité du courrier est un problème de plus en plus grave. Je pourrais vous citer le cas où une lettre rédigée par un de vos superviseurs a été reprise dans le courrier et lue lors d'une réunion syndicale.

M. Blais: A qui était adressée cette lettre?

M. Huntington: A un autre cadre supérieur du ministère des Postes. Je puis citer des noms et vous lire l'extrait de la lettre en question. Les employés ont retiré cette lettre du courrier et en ont lu une copie lors d'une réunion du syndicat.

Mais en plus de ce genre d'infiltration dans le système de sécurité, la cible la plus menacée du système de sécurité, la cible la plus menacée du système postal, surtout à Vancouver,—et vous êtes au courant, j'en suis certain,—est le courrier recommandé. Il n'est plus possible d'envoyer des objets par courrier recommandé à Vancouver en toute sécurité. Par exemple, deux jeunes concessionnaires de stations service ont envoyé leurs factures originales à une société pétrolière pour qu'elle en déduise le montant de leur compte de livraison d'essence, et ils ont commis l'erreur de les envoyer par courrier recommandé. Ces deux jeunes gens ont ainsi perdu environ $4,200, et n'ont pu être remboursés parce qu'ils avaient omis de conserver en lieu sûr le double de ces factures.

Monsieur Blais, je dois vous féliciter, car votre personnel de sécurité m'a aidé à cet égard, il a fait enquête, il a étudié toutes les façons possibles de recouvrer cet argent perdu, alors qu'il n'est pas tenu en vertu de vos règlements et de la loi. Mais maintenant, on doit se demander si l'on doit continuer à se servir du courrier recommandé. Il semble que ce soit un domaine où la sécurité soit de moins en moins en moins efficace.

Vous avez parlé de l'esprit de corps et du bon moral des facteurs et des camionneurs du service postal. Je dois dire qu'aujourd'hui, je suis assez fier de leur attitude, de leur entrain, de leur mise, etc., mais il y a quelques années, je croyais que c'était un désastre. Celui qui a réussi à redonner une certaine fierté à ces employés à l'égard de leur travail au sein du service postal mérite des félicitations. Monsieur Blais, ce qui m'inquiète, c'est plutôt la question des relations publiques dans le système postal et de la démocratie des syndicats. Les membres des syndicats sont des gens aussi bien que vous et moi, ils sont aussi désireux de remédier aux lacunes du service postal. J'estime que le système postal est un mécanisme de communication très important . . .

Une voix: Bravo.

M. Huntington: . . . de notre pays et,—il ne s'agit pas de politique,—un des plus grands défis qui se posent à nous est de vous aider à résoudre ce problème de reations publiques. Pour

[*Texte*]

and assist and train and develop the supervisory level, we have to be down at the floor with people . . .

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Huntington: . . . and what is going on in our postal system, particularly in these football fields, so that we can have an interrelationship that gets upstairs.

An hon. Member: Right.

Mr. Huntington: You cannot leave these people alone.

Vancouver is really disturbed and kept in an agitated mess by about 30 people. They are usually members of political reactionary organizations that are against this form of government that I think is worth preserving. Somehow, we just have to move in and start to work in these areas. It is still a one-to-one relationship on the floor.

Talk about morale deteriorating: one of your other problems is rotation of work. Some of the work in post offices is quite boring, but there are other people who, because of some kind of favouritism within the supervisory force, can have that same job all day long, day after day, and they do not participate in the rotation of work. Maybe they should have that privilege, but there is a terrible spinoff to it. I can give you pages of commentary on the kind of frustrations that build up in people who working within that football field out there as a result of so-and-so's not having to move and being able to go away for 15 minutes and leave her purse on that stool so that nobody else goes in.

I think your challenge is to move in with some experts in human relations at this level. I think you should direct a very serious effort in these major centres to seeing whether we cannot lift the calibre of floor supervisor, or the training of the floor supervisor. And for goodness' sake, give him a linkage with those upstairs and give him some backup, because there seems to be a fear in the postal management out there that they would rather give in on principle than face up to an angry union shop steward or a regional president. I do not see any resolution to the challenge that you have ahead of you until you move in these areas.

• 1700

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. Mr. Minister.

Mr. Blais: I am very pleased with the way this meeting has gone because you have identified problems that we are very much aware of. You have described a situation in Vancouver. I am not saying that I am going to accept your descriptions completely, because we are dealing there with between 2,000 and 3,000 workers; in a shop of that size you are bound to have all sorts of frictions and instances of discrimination or difficulties or interpersonal . . .

Mr. Huntington: They can be cleaned up.

Mr. Blais: Sure. We recognize that there has been some inadequacies in terms of hierarchy and we are working on that. We are preparing some information, some data, so that in

[*Traduction*]

aider, former et perfectionner les surveillants, il faut traiter ces gens en égaux . . .

Une voix: Bravo!

M. Huntington: . . . et connaître la situation dans le système postal, afin qu'il existe un système de communication jusqu'à l'échelon supérieur.

Une voix: Très bien.

M. Huntington: Il ne faut pas les laisser se débrouiller tout seul.

Le trouble et la confusion qui existent à Vancouver peuvent être imputés à environ 30 personnes. Il s'agit s'habitude de membres d'organismes politiques réactionnaires qui sont contre notre forme de gouvernment, qu'il vaut la peine de préserver à mon avis. Il faut d'une façon ou d'une autre commencer à travailler dans ce domaine. Il faut entretenir des relations personnelles avec les employés.

On parle de la détérioration du moral, mais le roulement des employés pose aussi d'autres problèmes. Certaines tâches accomplies dans les bureaux de poste sont assez ennuyeuses, mais certains employés, favorisés par leurs supérieurs, peuvent continuer d'accomplir les mêmes tâches jour après jour sans participer au roulement. Ils méritent peut-être un tel privilège, mais c'est très néfaste. Je puis vous citer des pages et des pages de commentaires sur la frustration engendrée chez les employés qui doivent travailler dans cette salle, un vrai champ de football, parce qu'une telle n'est pas obligée de se déplacer et peut partir quinze minutes en laissant sa bourse sur son siège pour que personne d'autre ne puisse prendre sa place.

Je crois qu'il faut avoir recours à des experts en relations humaines. Je crois que vous devriez étudier sérieusement la possibilité de perfectionner le surveillant de la salle ou de le former. En outre, il faut absolument lui permettre de maintenir certains contacts avec ses supérieurs, et l'appuyer, parce qu'il semble que les dirigeants là-bas préfèrent déroger à leurs principes plutôt que de faire face à la colère du délégué syndical d'atelier ou du président régional. Je ne vois pas comment vous pourrez résoudre les problèmes futurs à moins de prendre des mesures.

Le président: Merci, monsieur Huntington. Monsieur le ministre.

M. Blais: Je suis très heureux du déroulement de cette réunion, parce que vous avez soulevé des problèmes dont nous sommes très conscients. Vous avez décrit la situation à Vancouver. Je ne puis être d'accord entièrement avec vous, parce que, dans ce centre, 2,000 à 3,000 travailleurs travaillent dans le même atelier, et il est impossible d'éviter toutes sortes de frictions, une certaine discrimination ou des difficultés . . .

M. Huntington: On pourrait y mettre fin.

M. Blais: Certainement. Nous admettons que l'organisation du personnel est assez bancale et nous cherchons à y remédier. Nous sommes en train de préparer des données à ce sujet, afin

[*Text*]

effect we can make the proper decisions and the decisions that are sound based on proper administrative criteria. Undoubtedly there is going to be a request at some future time for the report that might come out of that particular study and we hope to be able to make that available.

In any event, we are trying to resolve those difficulties. On the problem that you analyzed relating to the power on the floor, the ability of the lower-level supervisors to make decisions on the floor that affect labour relations are very important. We recognize that. We have attempted to invite CUPW to come in with us to look at these particular discrepancies in order to avoid them in the future. This becomes extremely difficult. We have been able to do that with APOC and we have been able to do that with the letter carriers but as yet we have not been able to do that with the LCUC.

Mr. Huntington: May I interrupt?

Mr. Blais: Yes.

The Chairman: Mr. Huntington.

Mr. Huntington: How could you do that with people dedicated to confrontation when you are trying to reduce confrontation on the floor level?

Mr. Blais: The question is that you cannot legislate non-confrontation, you cannot legislate people's attitudes; what you have to do is try to build up the trust. And I come back to putting our feet under the same table; and that is what I am attempting to do. If I came in tomorrow and said, "Okay, this is it and these are the guidelines, you either conform or you get out," well, it would not work because that sort of attitude is just counterproductive.

Mr. Huntington: That is right.

Mr. Blais: All right. So, what we try to do is say, "Okay, you have a combative attitude, you want to maintain it, that is the principle of your operation; fine, we will try to deal with you on that basis and not antagonize you but try to deal with you and solve the problems while you are maintaining that stance."

I am not going to maintain that stance. "I am not going to want to confront you, every time you offer me an opportunity to confront I am not going to confront. I am going to be as flexible as possible. I am going to try to solve the problem. If you do not agree with my solution, I am going to solve it in my way in any event. If you identify the problem, I am going to try to solve that problem whether you like the solution or not because you have identified it and you have to take the responsibility, if not for the solution, at least for the identification of that problem." And that is the attitude we are taking.

In terms of what you have indicated relating to the air conditioning incident, that is a manifestation of a longstanding beef that they had in terms of environmental conditions; that was one instance. I am not familiar with that one. We will have a look at it.

On the other specific instances that you have given to me, we are going to review each and every one of them to see how

[*Translation*]

de pouvoir prendre les décisions appropriées en se fondant sur des critères administratifs. Sans aucun doute, on nous demandera de publier le rapport qui résultera de cette étude et nous espérons pouvoir accéder à cette demande.

De toute façon, nous tentons vraiment de résoudre ces problèmes. Vous avez décrit un problème très important ayant trait au partage des pouvoirs dans l'atelier, à savoir que les surveillants subalternes peuvent prendre des décisions qui influent sur les relations de travail. Nous en sommes conscients. Nous avons voulu inviter les représentants du Syndicat des postiers du Canada à nous rencontrer pour examiner ces anomalies, afin de les éviter à l'avenir. Mais cela devient extrêmement difficile. Nous avons pu rencontrer les représentants de l'APOC et certains facteurs, mais jusqu'à maintenant, nous n'avons pu organiser de réunion avec les représentants de l'Union des facteurs du Canada.

M. Huntington: Me permettez-vous d'intervenir?

M. Blais: Oui.

Le président: Monsieur Huntington.

M. Huntington: Comment pourriez-vous réussir à réduire la confrontation dans les ateliers en discutant avec des adeptes de cette même confrontation?

M. Blais: Le problème est qu'on ne peut légiférer à cet égard; une loi ne peut obliger les gens à adopter telle attitude, il faut plutôt tenter de rétablir la confiance. J'en reviens à l'importance de la consultation et c'est ce que je tente de faire. Si je disais demain à ces employés: «Voici mes directives, si vous ne vous y conformez pas, vous serez mis à pied», cela ne fonctionnerait pas, ce genre d'attitude est très néfaste.

M. Huntington: C'est exact.

M. Blais: Très bien. Voici donc ce que nous disons: «Très bien, vous avez une attitude combative, vous voulez la conserver, c'est un de vos principes, très bien; nous allons tenter de discuter avec vous en tenant compte de ce fait, nous allons tenter de résoudre les problèmes avec vous, même si vous maintenez vos positions.

Cependant, je n'adopterai pas moi-même cette attitude. Je ne veux pas entrer en conflit avec vous chaque fois que vous m'en offrirez l'occasion. Je veux être aussi souple que possible. Si vous n'êtes pas d'accord avec moi, je le résoudrai à ma façon, de toute façon. Si vous identifiez le problème, je vais tenter de le résoudre, que vous aimiez ou non la solution, parce que vous avez identifié le problème et que vous devez assumer cette responsabilité même si vous ne voulez pas chercher de solution.» C'est là notre attitude.

Vous avez mentionné l'incident qui a eu lieu lorsque l'air climatisé est tombé en panne. Cet incident s'est produit parce qu'ils avaient des griefs depuis longtemps au sujet des conditions de travail. Je ne connais pas cependant ce cas; il faudra que nous l'étudiions.

Nous allons étudier chaque autre cas précis que vous m'avez donné pour essayer d'y trouver une solution, mais je tiens à

[*Texte*]

we can resolve them but I just want to put a little caveat in terms of union democracy. It is not my view that we ought to go into a union organization and start to impose upon them the way that they ought to run their affairs because that is completely against union principles.

Mr. Huntington: Even in a democratic society?

Mr. Blais: Well, yes, in a democratic society because you see . . .

An hon. Member: A secret ballot.

Mr. Blais: Well, fine, but they have secret ballots. CUPW does have a secret ballot system. What I am trying to do is encourage union participation in the work place so that everyone who works in that place and has to contribute to the union, indeed, is encouraged to participate in union affairs.

Mr. Huntington: May I have a point of order?

Mr. Blais: I find that is a much better way of trying to deal with it than to try to do end runs against the people that are elected.

The Chairman: Mr. Huntington, on a point of order.

Mr. Huntington: When you have union participation in the condition of work on the floor, you do not have management- or supervisor-to-worker relationships. In the Vancouver Union you have union participation in that, you have people that are dedicated to confrontation involved there. How can you resolve and build the spirit of work on that floor.

• 1705

Mr. Blais: But you see, in every industrial plant in the country that is unionized, there is a shop steward. There is no damned way that you can go around that shop steward if, under collective agreement, he is given certain authority on the floor. That collective agreement is the subject of negotiation. If you cannot negotiate the elimination of that shop steward, well you are dealing with the shop steward whether you like it or not. And you know damned well that when you have a situation you deal with it and you try to deal with it as best you can. And that is what we are attempting to do.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister, for appearing before us today and to your officials. For the information of the Committee we have a meeting on May 12 at 9.30 a.m. and the Minister has agreed to appear before us for another session and we appreciate that. Mr. Clarke, on a point of order.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Yes. Mr. Chairman, what will you be doing with the list of speakers? Will either Mr. McIsaac or I be first at the next meeting?

The Chairman: We normally do not carry over but in this instance if it is the agreement of the Committee, we can carry over. We have Mr. McKenzie who has indicated that he will be here and he asked to be on the list. Then Mr. Harquail, Mr. Clarke and Mr. McIsaac.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

exprimer une certaine réserve au sujet de ce que vous avez dit sur la démocratie des syndicats. Je ne suis pas d'avis que nous devrions commencer à imposer notre volonté au syndicat, parce que cela va à l'encontre même des principes de la syndicalisation.

M. Huntington: Même dans une démocratie?

M. Blais: Oui, même dans une démocratie, parce que . . .

Une Voix: On pourrait imposer un vote secret.

M. Blais: Oui, mais ils s'en servent déjà. Le système de vote au sein du syndicat des postiers du Canada est secret. Je tente plutôt d'encourager les employés à participer au syndicat.

M. Huntington: J'invoque le Règlement.

M. Blais: Cela vaut beaucoup mieux que de tenter de faire obstacle aux délégués élus.

Le président: M. Huntington invoque le Règlement.

M. Huntington: Lorsque le syndicat a un mot à dire sur les conditions de travail dans l'atelier, il n'y a pas de relation entre la direction ou le surveillant et le travailleur. Dans le syndicat de Vancouver, nous trouvons des membres qui s'acharnent à provoquer des confrontations. Comment pouvons-nous essayer de résoudre les problèmes et encourager un esprit de collaboration dans une telle situation?

M. Blais: Dans tous les endroits où les travailleurs sont syndiqués, il y a un délégué syndical. Lorsque le délégué syndical est chargé par la convention collective de s'occuper de ce qui se passe dans une section donnée, il n'est pas possible de le contourner. Évidemment, la convention collective fait l'objet d'une négociation. Si on n'arrive pas à faire remplacer un certain délégué syndical par des négociations, on est obligé de s'adresser à lui, qu'on le veuille ou non. Vous savez fort bien que, lorsqu'on se trouve devant une situation, on essaie d'y faire face, et c'est ce que nous efforçons de faire le mieux possible.

Le président: Nous vous remercions, monsieur le ministre, et vos fonctionnaires, d'avoir comparu aujourd'hui. Je rappelle aux membres du Comité que nous aurons une séance le 12 mai à 9 h 30, et que le ministre a accepté de comparaître lors d'une autre séance, ce que nous apprécions. Monsieur Clarke, vous invoquez le Règlement.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Oui. Monsieur le président, qu'allez-vous faire de votre liste? Je suppose que M. McIsaac et moi-même seront les premiers à prendre la parole lors de la prochaine séance.

Le président: Ce n'est pas notre habitude de reprendre la liste d'une séance précédente, mais, si le Comité le veut bien, nous pourrons le faire. M. McKenzie m'a déjà demandé d'inscrire son nom et il sera suivi de MM. Harquail, Clarke et McIsaac.

La séance est levée.

WITNESS—TÉMOIN

At 3:30 p.m.

From the Department of the Post Office:

Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General.

A 3 h 30 de l'après-midi

Du ministère des Postes:

M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes.

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Thursday, May 12, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 14

Le jeudi 12 mai 1977

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1977-78: Votes 1 and 5 under POST OFFICE.

CONCERNANT:

Budget principal 1977-1978: crédits 1 et 5 sous la rubrique POSTES.

INCLUDING:

The Third report to the House

Y COMPRIS:

Le troisième rapport à la Chambre

APPEARING:

The Honourable Jean-Jacques Blais, Postmaster General.

COMPARAÎT:

L'honorable Jean-Jacques Blais, Ministre des Postes.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

LIBRARY UNIVERSITY OF TORONTO

Second Session of the Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la trentième législature, 1976-1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin
Caron
Clarke (*Vancouver Quadra*)
Condon
Darling
Dinsdale
Flynn
Fortin
Halliday

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Harquail
Loiselle (*Chambly*)
Loiselle (*Saint-Henri*)
McCleave
McKenzie
Roy (*Laval*)
Smith (*Saint-Jean*)
Turner
Whittaker

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Wednesday, May 11, 1977:

Mr. McCleave replaced Mr. Munro (*Esquimalt-Saanich*).

On Thursday, May 12, 1977:

Mr. Smith (*Saint-Jean*) replaced Mr. McIsaac;

Mr. Whittaker replaced Mr. Smith (*Churchill*);

Mr. Halliday replaced Mr. Masniuk.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mercredi 11 mai 1977:

M. McCleave remplace M. Munro (*Esquimalt-Saanich*).

Le jeudi 12 mai 1977:

M. Smith (*Saint-Jean*) remplace M. McIsaac;

M. Whittaker remplace M. Smith (*Churchill*);

M. Halliday remplace M. Masniuk.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

REPORT TO THE HOUSE

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRD REPORT

In accordance with its Order of Reference of Monday, February 21, 1977, your Committee has considered the Votes under Transport in the Estimates for the fiscal year ending March 31, 1978 and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 and 14*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du lundi 21 février 1977, votre Comité a étudié les crédits sous la rubrique Transports du Budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978 et en fait rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 et 14*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président

John Campbell

Chairman

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 12, 1977
(16)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clarke (*Vancouver Quadra*), Collenette, Condon, Darling, Dinsdale, Halliday, Harquail, McCleave, McKenzie, Smith (*Saint-Jean*) and Whittaker.

Other Members present: Messrs. Forrestall, McIsaac, Munro (*Esquimalt-Saanich*) and Scott.

Appearing: The Honourable Jean-Jacques Blais, Postmaster General.

Witness: From the Department of the Post Office: Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Monday, February 21, 1977, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1978 (*See Minutes of Proceedings, Thursday, March 3, 1977*).

The Committee considered Votes 1 and 5 relating to the Post Office.

The Minister and the witness answered questions.

Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 and 120 under Transport carried.

Ordered,—That the Chairman report the Votes under Transport to the House of Commons.

At 11:15 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 12 MAI 1977
(16)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Clarke (*Vancouver Quadra*), Collenette, Condon, Darling, Dinsdale, Halliday, Harquail, McCleave, McKenzie, Smith (*Saint-Jean*) et Whittaker.

Autres députés présents: MM. Forrestall, McIsaac, Munro (*Esquimalt-Saanich*) et Scott.

Comparaît: L'honorable Jean-Jacques Blais, ministre des Postes.

Témoin: Du ministère des Postes: M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du lundi 21 février 1977 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978 (*Voir procès-verbal du jeudi 3 mars 1977*).

Le Comité étudie les crédits 1 et 5 portant sur les Postes.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

Les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115 et 120 sous la rubrique Transports sont adoptés.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport des crédits sous la rubrique Transports à la Chambre des communes.

A 11 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, May 12, 1977.

• 0943

[*Texte*]

The Chairman: Order please. We have the necessary quorum to hear witnesses. We shall continue consideration of the Main Estimates 1977-78, Votes 1 and 5 under Post Office.

POST OFFICE

General Summary—Budgetary

Vote 1—Post Office—Operating Expenditures—$1,090,-290,000

Vote 5—Post Office—Capital Expenditures—$25,838,-000

The Chairman: Again with us this morning we have the Honourable Jean-Jacques Blais, Postmaster General and his officials. Would you care to introduce your officials, Mr. Minister?

Hon. Jean-Jacques Blais (Postmaster General): Yes. First we have Mr. Corkery, and to his right Mr. Jones, Mr. Gunn, Miss Cornellier, Mr. Sperling, Mr. Brooks, and Mr. McKee, Public Affairs.

The Chairman: Thank you, Mr. Blais.

I believe it was generally agreed at the end of the last meeting that we would bring forward those members who had not had an opportunity to ask questions of the Minister. Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: First on the list this morning I have Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Blais, I would like to discuss your new postpak service. I have raised this before in the Transport Committee with the Minister of Transport regarding the problems it is giving to the trucking industry. The Minister, Mr. Lang, wrote to you on this on March 11 and I have received no answer or anything back from you at all.

In his letter he pointed out that the main complaints of the truckers are that they are having to pay to subsidize competition; and second, that the Post Office does not have to operate under terms and conditions of carriage set by provincial regulatory boards.

The trucking industry is quite concerned about this competition and they are doing studies on it in Manitoba and Saskatchewan to show how it is affecting the trucking industry there. It is even being brought up in the Manitoba legislature. They have gone to the legislature there to see if something can be done about it. Apparently they are not receiving any satisfactory answers from you, and I am just wondering what you have done about Mr. Lang's memo.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le jeudi 12 mai 1977

[*Traduction*]

Le président: A l'ordre. Nous avons le quorum requis pour entendre des témoignages. Nous reprenons l'étude des crédits 1 et 5 du ministère des Postes dans les prévisions budgétaires 1977-1978.

MINISTÈRE DES POSTES

Sommaire général—Budgétaire

Crédit 1er—Postes—Dépenses de fonctionnement—$1,090,290,000

Crédit 5—Postes—Dépenses en capital—$25,838,000.

Le président: Nous accueillons de nouveau ce matin l'honorable Jean-Jacques Blais, ministre des Postes, et ses fonctionnaires. Voulez-vous présenter vos fonctionnaires, monsieur le ministre?

L'hon. Jean-Jacques Blais (ministre des Postes): Oui. M. Corkery, et à sa droite M. Jones, M. Gunn, Mlle Cornellier, M. Sperling, M. Brooks et M. McKee, qui s'occupe des Affaires publiques.

Le président: Merci, monsieur Blais.

A la fin de la dernière séance, nous sommes convenus de permettre aux députés qui n'en avaient pas eu l'occasion de poser leurs questions au ministre. Sommes-nous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: En tête de ma liste, je vois le nom de M. McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

Monsieur Blais, j'aimerais vous parler du service postpak. J'ai soulevé cette question au Comité des transports et j'ai posé des questions au ministre des Transports sur les problèmes que ce service soulève pour l'industrie du camionnage. Le ministre, M. Lang, vous a écrit le 11 mars à ce sujet, et vous n'avez pas encore répondu à sa lettre.

Dans sa lettre, il énumérait les principales plaintes des camionneurs, à savoir qu'ils doivent faire face à des concurrents subventionnés. Par ailleurs, le ministère des Postes n'est pas soumis aux directives des commissions provinciales qui régissent le transport.

L'industrie du camionnage s'inquiète de cette concurrence et au Manitoba et en Saskatchewan on a entrepris des études afin de vérifier ce qu'elle implique pour l'industrie du camionnage dans ces provinces. On a même soulevé la question à l'Assemblée législative du Manitoba. Les camionneurs se sont adressés à l'Assemblée législative afin de voir quelles mesures pourraient être prises. Apparemment, ils n'ont pas pu obtenir de réponse satisfaisante de votre part, et je me demande quelle suite vous avez donnée à la lettre de M. Lang.

[*Text*]

• 0945

Mr. Blais: I cannot recall whether I have yet replied to Mr. Lang's letter. It was a letter of general interest covering the topic. He was replying to your representations, if my recollection is accurate.

I want to indicate to you, Mr. McKenzie, that the Post Office is a competitive institution. Although it is subsidized now, unfortunately to a level that we do not accept, it is still engaged in competition in the marketplace. I have said on a number of occasions that the Post Office is central to the marketplace. It is a mode of communications and a mode of transportation. We convey hard objects, including mail. In some areas, as you well know, we compete directly with private enterprise. I think of courier post, courier services, parcel post, and a bus parcel express. Fourth class mail is in competition. It is a direct result of a decrease in the number of fourth class items. In 1974-75 we had 76 million, in 1975-76 we had only 73 million, and this year I think we are down to 62 million pieces in fourth class mail.

We are very much interested in engaging in competition with the private sector. One of the means or instruments of effecting that competition is postpak. It is not subsidized. As a matter of fact, there may have been some subsidy at the initial stages but postpak is now profitable. We turned the corner in December. We are meeting a need in the marketplace, and we can satisfy that need.

With reference to the truckers, they are not only competing with us. They are competing with the railway, and they are competing with each other. They are competing with transprovincial transportation systems. In effect, we are but a very small percentage of the total parcel business in terms of what is carried by postpak. I think it is less than 16 per cent. I cannot recall exactly what the figures are, but it is a very small percentage indeed.

We fully intend on hanging in there and competing with private enterprise whenever we feel that we can meet the demand in the marketplace. Surely the taxpayers of Canada are entitled to have an administration in the Post Office that seeks to reduce the level of our deficit.

I might indicate as well, Mr. McKenzie, that our postpak system contracts out transportation to the trucking industry between various points of pickup and delivery.

Mr. McKenzie: You are interfering with the country's economy and especially the trucking industry. Mr. John Veitch, the General Manager of the 300-member Manitoba Trucking Association stated that postpak service is affecting, quite materially, the private companies. I do not think that is the purpose of governments to be interfering in the economy, as if there is not enough unemployment and economic disaster in this country today without the Post Office getting into the trucking business and affecting the trucking industry.

Mr. Blais: No, we are not in the trucking business.

[*Translation*]

M. Blais: Je ne me souviens pas si j'ai déjà répondu à la lettre de M. Lang. La lettre qu'il m'a envoyée portait sur des sujets d'ordre général. Il répondait aux remarques que vous aviez faites, si je me souviens bien.

Monsieur McKenzie, le ministère des Postes est un organisme concurrentiel. Il est subventionné pour l'instant, malheureusement à un niveau que nous n'acceptons pas vraiment, mais c'est une entreprise qui fait face à la concurrence du marché. J'ai déjà dit à plusieurs reprises que le ministère des Postes était un élément essentiel du marché. C'est un moyen de communication et de transport. Nous transportons des objets y compris le courrier. Dans certaines régions, vous ne l'ignorez pas, nous sommes en concurrence directe avec l'entreprise privée. Nous faisons face à des concurrents comme les services de livraison, la livraison de colis par autobus express, etc. Le courrier de quatrième classe fait face à une forte concurrence, due à une baisse du nombre de pièces envoyées en quatrième classe. En 1974-1975, il y en avait 76 millions, en 1975-1976 seulement 73 millions, et cette année il n'y en a que 62 millions.

Il nous intéresse au plus haut point de relever le défi de la concurrence du secteur privé. Une des façons de le faire est d'avoir recours au service postpak. Ce service n'est pas subventionné. En fait, on a peut-être accordé des subventions au départ mais postpak est maintenant rentable, et ce depuis décembre dernier. Nous répondons à un besoin du marché et nous le faisons à la satisfaction de nos clients.

Pour ce qui est des camionneurs, nous ne sommes pas leurs seuls concurrents. Les chemins de fer leur font concurrence et ils se font concurrence l'un à l'autre. Les camionneurs doivent faire face à la concurrence des systèmes de transport interprovinciaux. Le service postpak n'est responsable que d'un petit pourcentage des colis transportés. En fait, je crois que cela représente 16 p. 100. Le pourcentage précis m'échappe mais je sais qu'il est très faible.

Nous avons la ferme intention de poursuivre nos activités et de relever la concurrence de l'entreprise privée dans la mesure où nous pourrons répondre à une demande du marché. Je suis sûr que les contribuables canadiens ont le droit de compter sur une administration du ministère des Postes soucieuse de réduire notre déficit.

Monsieur McKenzie, notre service postpak accorde des contrats à l'industrie du camionnage entre divers points de levée et de livraison.

M. McKenzie: Mais moi je prétends que vous perturbez l'économie du pays et l'industrie du camionnage en général. M. John Veitch, gérant général de l'Association des camionneurs qui regroupe 300 manitobains, a dit que le service postpak nuisait sensiblement aux compagnies privées. Je ne pense pas que ce soit le rôle du gouvernement de perturber l'économie car nous avons assez de chômage et le désastre économique au pays aujourd'hui est assez grave sans que le ministère des Postes n'intervienne dans l'industrie du camionnage.

M. Blais: Non, nous ne sommes pas engagés dans l'industrie du camionnage.

[*Texte*]

Mr. McKenzie: Also I would like to point out—I do not know whether this has been completed or not. You can tell me whether it has. A tender is being called for the furnishing of two one-ton trucks to provide service between Winnipeg and Thunder Bay. The truckers are wondering why, when there are several air flights each day, at least four busses and five truck lines per day. With that type of service between those two cities, I do not know why the government wants to get into that route also.

We are supposed to be in an energy crisis and here we have all kinds of vehicles to deliver mail between Thunder Bay and Winnipeg and you are going to put two more trucks on there. Has this tender been completed, and is this service being implemented by postpak between Winnipeg and Thunder Bay?

Mr. Blais: You are speaking about a specific instance. Surely you do not expect me to provide you with full details on that, Mr. McKenzie, but I can undertake to review the situation and provide you with a complete explanation.

I want to stress one point. The Post Office provides a wide range of services. What we try to do is attract more business, we try to get people served better in more ways so that if somebody comes into the post office, he uses us for most of his communications and transportation needs, and his delivery needs.

• 0950

So that, in effect, if we can use postpak and through postpak serve our clients better, we are going to use it. If we can attract new clients to come in and use our other services with the use of postpak, we are going to do that. We are making money with postpak and it is fully our intention to make money in all aspects of the Post Office that are engaged in commercial enterprises. We will compete with the marketplace and I cannot stress that point too strongly.

Mr. McKenzie: Well, I mentioned a specific instance, the specific instance contained in the March 11 letter to you from the Minister of Transport. We sent the list of complaints from the truckers and yet you are talking about competing and getting into the trucking business. I will just tell you what happens when the Post Office gets into the trucking business.

In 1973, the Post Office took over from the private sector and this is what happened.

In the city of Toronto, the Post Office required 44 more trucks—I do not know where you get any efficiency there—and 58 more full-time men, with a total of 100 more employees, when the Post Office took over delivering mail. In the city of Montreal: 160 more men; 10 more trucks. And in every city it required more and more trucks and more and more men—hundreds of more men. So I do not see how you can justify the Post Office getting into postpak or into the trucking business because it ends up in a total disaster.

[*Traduction*]

M. McKenzie: J'aimerais vous faire remarquer également . . . Je ne sais pas si c'est terminé ou non. Vous saurez me le dire. On a fait un appel d'offres pour l'achat de deux camions d'une tonne afin de desservir Winnipeg et Thunder Bay. Les camionneurs se demandent ce qui justifie cela, étant donné qu'il y a plusieurs vols quotidiens entre les deux villes et qu'il y a au moins quatre autobus et cinq compagnies de camionnage qui desservent ces endroits tous les jours. Étant donné les services existant, je ne vois pas pourquoi le gouvernement irait desservir ce parcours également.

Étant donné la crise énergétique que nous vivons actuellement et les services existants de livraison du courrier entre Thunder Bay et Winnipeg, on n'a pas besoin de deux camions supplémentaires. Est-ce qu'on a procédé à la clôture des offres et est-ce que le service postpak fonctionne entre Winnipeg et Thunder Bay?

M. Blais: Vous parlez d'un cas particulier. Je suis sûr que vous ne vous attendez pas à ce que je vous donne tous les détails là-dessus, monsieur McKenzie. Je pourrais revoir ce cas en particulier et vous donner ensuite les explications nécessaires.

J'aimerais cependant revenir sur un élément. Le ministère des Postes offre toute une gamme de services. Nous nous efforçons d'attirer plus de clients et de donner un meilleur service à bien des égards de sorte qu'une fois un client nous a choisi, il a recours à nous pour la plupart de ses besoins en transport, en communication et en livraison.

Nous essayons par le biais de postpak de mieux servir nos clients et voilà pourquoi nous allons maintenir ce service. Si nous pouvons attirer de nouveaux clients, par ricochet, des clients qui auront recours à d'autres services que le postpak, nous le ferons. Le service postpak est rentable et nous avons la ferme intention de faire des bénéfices avec tous les services commerciaux du ministère des Postes. Nous allons relever le défi de la concurrence sur le marché et j'insiste sur cela.

M. McKenzie: Dans la lettre du 11 mars que le ministre des Transports vous a envoyée, on parle d'un cas particulier. Nous avons envoyé une liste de plaintes venant des camionneurs et vous nous parlez de concurrence, vous envisagez de faire du camionnage, mais moi je vais vous dire ce qui se passe lorsque le ministère des Postes décide de faire du camionnage.

En 1973, le ministère des Postes a repris certaines entreprises privées.

A Toronto, le ministère des Postes a dû acheter 44 nouveaux camions, comment ose-t-on dire que cela est efficient? On a également dû embaucher 58 hommes à temps plein de sorte que 100 employés supplémentaires devaient se charger de la livraison du courrier. A Montréal maintenant: il a fallu 160 hommes de plus et 10 nouveaux camions. Et ainsi de suite dans chaque ville, plus de camions, plus d'employés, des centaines d'hommes en plus. Je ne vois pas comment vous pouvez justifier que le ministère des Postes assume le service Postpak et s'occupe de camionage parce que cela ne peut mener qu'au désastre.

[*Text*]

Prior to this—and I can speak for the Winnipeg area—before the Post Office took over their own trucking, you could depend on the mail being delivered on time. Since the Post Office has taken it over, it has just been an absolute complete disaster in the commercial area around Winnipeg Airport.

So, with these kinds of figures and the complaints from the trucking industry, I do not see how you can justify getting into this postpak business.

Mr. Blais: Mr. McKenzie, I am not going to debate back and forth with your specific instances where there may have been a complaint or two or three from individual truckers because they feel the competition is too stiff. In terms of the service that we are providing to our customers, we are providing a competent service: my officials advice me that in all areas where we are dealing with parcel post, the service is indeed a competent one. We are now experimenting with overnight delivery routes between Montreal and Toronto in order to increase our competitive stance and we are doing that with a great deal of success.

With reference to the increase in the number of man-years as the result of our taking over the contracts in individuals cities, I point out to you that that was as a result of a report, following a very, very tempestuous labour relations difficulty in Montreal, which has been referred to as the Lapalme crisis.

Unfortunately, because of some pretty bad labour relations with some of the workers in Montreal at that time, a report was required and the Goldenberg Report was issued, after his having studied the situation, and a recommendation was made, which was subsequently adopted by the government, to integrate the private contractors of mail delivery within the Post Office. That required some man-year adjustments, because, in effect, we had to adapt those people who came into the Post Office, to the contracts that were then in force and the contracts that were subsequently negotiated. So those man-year requirements and adjustments had to be made subsequent to that.

But I want to advise you that the pickup and delivery that is carried on through the Post Office's own equipment, in Montreal and in other cities, has not at all deteriorated as the result of that particular report and the subsequent action.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

• 0955

Mr. Minister, I find that the service of the postal department is generally good, although of course, there will be exceptions wherever you have...

I am glad to see that everybody is alert on the other side this morning. I was just testing them to see whether they were. The Chairman seems to be pleased.

[*Translation*]

Avant cela, et je parle ici de la région de Winnipeg, avant que le ministère des Postes fasse du camionnage, on pouvait compter sur la livraison du courrier à temps. Depuis que le ministère des Postes s'occupe de camionage, c'est un désastre pour la communauté commerciale des environs de l'aéroport de Winnipeg.

Devant les chiffres que je vous ai cités, devant les plaintes des camionneurs, je ne vois pas comment vous pouvez soutenir qu'il est rentable de poursuivre le service postpak.

M. Blais: Monsieur McKenzie, je ne vais pas discuter en détail des cas particuliers où deux ou trois camionneurs se sont plaints parce qu'ils croyaient que la concurrence était trop serrée. Pour ce qui est du service que nous offrons à nos clients, il est satisfaisant. Les fonctionnaires nous disent que dans toutes les régions où ce service existe, le service est excellent. Nous essayons maintenant d'effectuer des livraisons du jour au lendemain entre Montréal et Toronto afin d'être plus concurrentiel et nos efforts, ici, sont couronnés de succès.

Pour ce qui est de l'augmentation du nombre d'années-hommes depuis que nous assumons la livraison dans les diverses villes, je vous ferai remarquer que les problèmes ont surgi à la suite d'un rapport qui lui-même venait après une crise dans les relations syndicales à Montréal, connue sous le nom de crise Lapalme.

Malheureusement, certaines relations avec les travailleurs s'étaient envenimées à Montréal à ce moment-là et on a demandé la préparation du rapport Goldenberg. M. Goldenberg ayant étudié la situation, il a fait une recommandation que le gouvernement a adoptée. Le gouvernement a décidé de ne plus compter sur les sous-contractants privés pour la livraison du courrier. Nous avons dû donc faire des rajustements d'effectifs et cela impliquait l'adaption du nouveau personnel aux rouages du ministère des Postes en tenant compte des contrats qui existaient alors et des contrats qui ont été négociés par la suite. Il a donc fallu faire des rajustements de personnel à la suite de cette mesure.

Mais je voudrais vous faire remarquer que l'on fait la levée du courrier et sa livraison en ayant recours à du matériel qui appartient au ministère des Postes. A Montréal et dans d'autres villes, ces opérations se font tout aussi harmonieusement qu'auparavant à la suite du rapport en question et des mesures que nous avons prises.

Le président: Merci monsieur McKenzie.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci monsieur le président.

Monsieur le ministre, le service postal est en général bon même si bien sûr on peut trouver des lacunes...

Je suis ravi de voir que tout le monde m'écoute de l'autre côté. Je voulais vérifier tout simplement si c'était le cas. Le président a l'air content lui aussi.

[*Texte*]

Mr. Chairman, I am interested, though, in learning, in the first part of my questioning, from the Minister what the status is now with respect to possible strikes within the postal service. Also, what is his position in reaction to the attitudes of Canadians, from his experience arising from the previous strikes—which caused great hardship to many Canadians, especially people in the small-business sector? Following that discussion, I want to move into questions relating to and affecting more my own region in Northern New Brunswick. But could he just advise us as to the stance of his department to date with regard to possible strikes?

Mr. Blais: Perhaps, Mr. Harquail, I could be more helpful to you by providing you with a short status report in terms of our labour relations. There are four main contracts with four main unions within the Post Office. One of them has already been negotiated and dealt with. We have three other contracts, with APOC, the Association of Postal Officials of Canada; with the Letter Carriers' Union of Canada; and with the CUPW, the postal workers. With APOC we are negotiating, and hopefully we are going to have a contract signed—I think the termination period is June 30—as well. With the Letter Carriers' Union of Canada, we have had some pre-negotiation sessions, a breakthrough I attributed to some progress we have made in the intergroup sessions since the last time I was here. We are hopeful that we will have a contract signed by June 30, and if not, that the progress we will have made by then will justify our going on and effecting a contract without any labour interruption.

With the CUPW it is a different story, because the CUPW has adopted a militant stance. It has refused to deal with us except as antagonists, on a confrontation basis. As I indicated—I am not offering any criticism—that is the position they have adopted. The demands they have made on the Post Office in these present negotiations were tabled on April 20, which was 10 days before the date of the start of official negotiations, which again is a good sign. The demands are contained in the March issue of the *CUPW Journal,* so it is open, it is generally available for anybody who wants to look at their demands. Again, they range very widely and we are very concerned because some of those demands we can look at very constructively, others we cannot. What we are doing now is preparing a response, which we hope to submit to CUPW to continue the exchanges.

I think the most important thing that has to be dealt with in this round of negotiations is the attitude of the party. The attitude of CUPW has been a militant one, as I indicated. We have attempted not to reciprocate. We have attempted to deal with CUPW with as much flexibility as possible, as much determination as possible, trying to see their point of view as best we can. We hope that they are going to see that perhaps now is the time to abandon that militant stance. Whether there is going to be a strike I do not know. I would hope that there is not going to be one. I am very optimistic, because I really feel that if we do have another strike of the type we had in 1975, we will never get out of it.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, through you to the Minister, I guess what I was really saying in my opening comments,

[*Traduction*]

Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord que le ministre me dise quels sont les risques de nouvelles grèves dans le service postal. J'aimerais savoir ce qu'il pense de l'attitude des Canadiens, à la suite des premières grèves qui les ont beaucoup éprouvés. Je songe plus particulièrement à la petite entreprise. Après cela, je lui poserai une question reliée à la région que j'habite, le nord du Nouveau-Brunswick. J'aimerais qu'il me dise quel tableau de possibilités de grèves le ministère a brossé pour l'instant?

M. Blais: Monsieur Harquail, je vais plutôt vous brosser un bref tableau des relations syndicales. Il y a quatre contrats principaux avec les quatre principaux syndicats du ministère des Postes. L'un d'entre eux a déjà été négocié et s'est terminé. Nous avons donc trois autres contrats: un avec l'Association des fonctionnaires postaux du Canada, l'autre avec le Syndicat des facteurs canadiens et l'autre avec le Syndicat canadien des postiers. Dans le premier cas, nous sommes en train de négocier et nous espérons que le contrat sera signé pour le 30 juin prochain. Dans le cas des facteurs, après des négociations préliminaires nous avons franchi une étape et j'attribue ce progrès au fait que depuis la dernière séance, nous avons eu des sessions intergroupes. Nous espérons, ici également, signer un contrat avant le 30 juin, et à défaut de cela, nous espérons avoir accompli assez de progrès pour pouvoir mettre un contrat en œuvre sans qu'il y ait interruption de travail.

Dans le cas des postiers, c'est différent. Les postiers ont adopté une attitude militante. Ils refusent de nous parler et nous considèrent comme des adversaires engagés dans une confrontation. Je ne veux pas adresser de critiques mais voilà la position qu'ils ont adoptés. Les demandes qu'ils font au ministère des Postes ont été déposées le 20 avril, 10 jours avant le début des négociations officielles et cela était bon signe. Les demandes sont publiées dans le numéro de mars du journal des postiers, de sorte qu'elles sont à la disposition de quiconque veut en prendre connaissance. Une fois de plus, la gamme est très vaste et cela nous préoccupe parce que certaines de ces demandes sont très constructives, de notre point de vue, alors que d'autres ne le sont pas. Nous essayons de préparer une réponse que nous espérons pouvoir donner au Syndicat des postiers afin de ne pas rompre le dialogue.

Je pense que l'élément central de ces négociations-ci provient de l'attitude de la partie syndicale. L'attitude du Syndicat des postiers est intransigeante comme je l'ai dit. Nous nous sommes efforcés de ne pas faire comme eux. Nous avons essayé d'être aussi conciliants que possible tout en faisant preuve de détermination, sans toutefois renoncer à écouter le point de vue du Syndicat. Nous espérons qu'ils reviendront à la raison et abandonneront cette attitude militante. Je ne sais pas s'il y aura grève. J'espère que non. Je suis optimiste parce qu'il faut à tout prix éviter une grève du genre de celle que nous avons eue en 1975. Si nous en avions une, jamais nous ne nous en remettrions.

M. Harquail: Dans mes remarques préliminaires, lorsque je disais que le service postal était excellent, je songeais au

[*Text*]

when I spoke about the goodness of the postal department, was with respect to its personnel. I have always been impressed with their dedication, and I certainly want to say that here this morning.

Mr. Blais: I am persuaded of that. We have to isolate the question of labour negotiations and the question of the attitude of the people in the work place. I am convinced that the people who work for the Post Office are dedicated individuals, and I can say that from a first-hand view. I have visited most of the major Post Offices in Canada and some of the smaller ones, and I can vouch for the fact that they are determined and loyal employees.

• 1000

Mr. Harquail: What I was getting at though was the future plans for any possibility of any disruption again of what sensitivity or sympathy would be expressed to the public in terms of any other future disruptions, especially the man who is relying—in the insurance industry, in the various businesses that will go under, when you have 30 days or 60 days without the mail service. Could I have just a brief comment on that because I want to get into the Northern part of New Brunswick.

Mr. Blais: Yesterday I did a radio interview with Mr. Spilka, on CBC Radio. He indicated that he was a direct mailer and that, at one time, he had a thriving business and, that, subsequent to the 1975 strike, he went under. He went bankrupt. Of course, you can understand he was very disappointed by that. I feel that that may be the consequence of another labour interruption. However, having said that, I do not contemplate having a labour interrpution of the size and the nastiness of the 1975 strike, because, if we do, you can kiss the whole thing goodbye.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I wonder if the Postmaster General could tell the Committee about the policy or the position of the Post Office regarding the service at Campbellton, New Brunswick, specifically as it serves the Gaspé coast and the Northern part of New Brunswick. Is it the intention to maintain this area as a distribution centre and will there be some plans or consideration for improving the facilties there? I am thinking about maybe not a large terminal but about the terminal-type concept of modern facility to sort the mail and to assist these people to do the job they want to do for the people in that area.

Mr. Blais: Mr. Harquail, there is no plan, now, to provide additional mechanized-sorting equipment in New Brunswick. We have got, as you know, the plant in Saint John, which is a wholly-mechanized plant and it serves both the Prince Edward Island and the New Brunswick areas. The volumes would not justify a completely—mechanized system in the Campbellton area. However, I want to advise you that wherever the need is felt and the criteria that we have established are met, we improve the services. We improve the services through new transportation contracts, through new facilities and through new local services. The difficulty is that we are, now, at a

[*Translation*]

personnel. J'ai toujours été très impressionné par leur dévouement et je tiens à le répéter un fois de plus ce matin.

M. Blais: J'en suis convaincu moi aussi. Il nous faut séparer les négociations de l'attitude des gens en milieu de travail. Je suis convaincu que les gens qui travaillent aux bureaux de postes sont dévoués et je peux vous le dire pour l'avoir constaté moi-même. J'ai visité la plupart des grands bureaux de poste au Canada et certains plus petits et je peux vous dire que les employés sont consciencieux et dévoués à leur travail.

M. Harquail: En fait, je voudrais savoir quel plan vous avez prévu en cas de nouvelle interruption du service du point de vue de la réaction, positive ou négative, du public, surtout dans le cas de ceux, par exemple dans le secteur des assurances et dans les différents commerces qui feront faillite si jamais ils se trouvaient 30 ou 60 jours sans service postal. Si vous pouviez me répondre brièvement sur ce point, j'en serais ravi car j'aimerais en venir à parler du nord du Nouveau-Brunswick.

M. Blais: Hier, j'ai fait une émission radiophonique à Radio-Canada avec M. Spilka qui a déclaré qu'à une certaine époque, il avait un commerce florissant qui dépendant du service des Postes, mais qu'à la suite de la grève de 1975, il a fait faillite. Bien sûr, vous comprendrez qu'il était très déçu, et je crains que la même chose ne se reproduise s'il y avait une autre interruption du service. Toutefois, cela dit, je ne prévois pas une autre interruption du service de l'importance ni de la gravité de la grève de 1975, car si cela devait être le cas, nous pourrions faire notre deuil de toute l'affaire.

M. Harquail: Monsieur le président, je me demande si le ministre des Postes pourrait dire aux membres du comité quelle est la politique ou la position du ministère au sujet du service à Campbellton, Nouveau-Brunswick, et plus particulièrement au sujet du service offert en Gaspésie et dans le nord du Nouveau-Brunswick. Avez-vous l'intention de garder Campbellton comme centre de distribution et envisagez-vous d'améliorer les installations qui s'y trouvent? Je pensais à la construction d'un terminal, pas nécessairement très grand, mais moderne où l'on trierait le courrier, ce qui permettrait aux employés de desservir la population de la région comme ils aimeraient le faire.

M. Blais: Monsieur Harquail, il n'est pas prévu à l'heure actuelle d'installer du nouvel équipement mécanisé au Nouveau-Brunswick. Comme vous le savez, nous avons des installations à Saint-Jean, une installation complètement automatisée qui dessert à la fois l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick. Il n'y a pas suffisamment de volume dans la région de Campbellton pour justifier de l'équipement automatique. Toutefois, je peux vous dire que lorsque nous croyons qu'il y a un besoin et lorsque les normes que nous avons fixées se trouvent réunies, nous améliorons les services. Nous les améliorons en accordant de nouveaux contrats de transport, en

[*Texte*]

situation where the Budget of the Post Office has increased substantially. Our volumes have stabilized. Our man-year requirement has increased substantially in the last four or five years. The difficulty is that with those restraints and those constraints, we have to be very strict and very uniform in the application of the criteria that we use, in order to ascertain whether or not new services are needed.

Mr. Harquail: But it is your intention to maintain Cempbellton as the distribution centre for Gaspé and Northern New Brunswick?

Mr. Blais: I am not aware of any intention to change at the present time.

Mr. Harquail: If I may leave it with you I would like to have it confirmed, that there is no intention to downgrade that situation or to touch it in any way. At the same time there is the problem with St-Quentin, where the service has been disrupted because of the tender call. I would like to see that amount, that figure, increased, to at least $50,000, because with in these smaller rural areas, where you go to tender for a matter of $12,000 to $15,000 and somebody comes in $1,000 or $2,000 of a difference, many cases we are losing what has been a good service and substituting a poor service for it. I am wondering if we are going to have to tolerate and to experience this for very much longer.

Mr. Blais: Well, as I pointed out to you, and I have pointed out to a number of members who have that particular problem, namely, the size of contracts and renewals: we are doing the best we can in order to expedite the increase in the ceiling and to improve the system so that that sort of injustice, to which you refer—and it is an injustice, where individuals invest money in new equipment and find themselves unable to tender successfully in a new contract—will be eliminated.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Before we proceed, with your indulgence, Mr. Minister, it has been generally agreed that, at this time, when we have the necesary quorum, we would vote the Estimates on Transport and leave those of the Post Office. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

• 1005

The Chairman: Shall Votes 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115, 120—and Votes 1 and 5 of Transport as well—relating to Transport carry?

Some hon. Members: Carried.

The Chairman: Shall I report the estimates for the fiscal year ending March 31, 1978 to the House?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Blais: Have yo got ours in there?

[*Traduction*]

construisant de nouvelles installations et en mettant sur pied de nouveaux services locaux. Le problème c'est qu'à l'heure actuelle, le budget du ministère des Postes a beaucoup augmenté. Le volume de courrier s'est stabilisé. L'effectif du ministère a beaucoup augmenté depuis quatre ou cinq ans. Or, vu les restrictions budgétaires actuelles, il nous faut être très stricts et appliquer d'une façon très uniforme nos critères lorsque nous évaluons la situation pour savoir si de nouveaux services sont nécessaires ou non.

M. Harquail: Mais c'est bien votre intention de garder Campbellton comme centre de distribution pour la Gaspésie et le nord du Nouveau-Brunswick?

M. Blais: Je ne suis pas au courant que nous ayons l'intention d'apporter des changements pour l'instant.

M. Harquail: Puis-je vous demander de vous renseigner et de me confirmer la chose, c'est-à-dire qu'on n'a pas l'intention de permettre à la situation d'empirer ou d'y apporter le moindre changement. En même temps, j'aimerais parler du problème de Saint-Quentin, où il y a eu interruption du service pendant un appel de soumissions. J'aimerais qu'on augmente le montant permis à au moins $50,000, car dans les plus petits centres ruraux, lorsqu'il y a appel d'offres pour des montants de $12,000 ou $15,000, si quelqu'un présente un devis qui est plus bas de $1,000 ou $2,000, dans bien des cas nous perdons un bon service pour le remplacer par un mauvais. Je me demande s'il nous va falloir tolérer cette situation beaucoup plus longtemps.

M. Blais: Comme je vous l'ai fait remarquer et comme je l'ai fait remarquer à nombre d'autres députés qui ont ce même problème, c'est-à-dire l'importance des contrats et le renouvellement des contrats, nous faisons de notre mieux pour accélérer la majoration du plafond et pour améliorer les dispositions de façon à ce que ce genre d'injustice—et injustice il y a, si des gens investissent de l'argent pour se procurer du nouvel équipement et ne peuvent ensuite obtenir un nouveau contrat—soit éliminés.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Avant d'aller plus loin, avec votre indulgence, monsieur le ministre, il avait été convenu que lorsque nous aurions atteint le quorum, nous passerions aux voix le budget du ministère des Transports sans toucher à celui du ministère des Postes. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

Le président: Les crédits 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, L70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, 115, 120 . . . et les crédits 1 et 5, Transports, . . . du ministère des Transports sont-ils adoptés?

Des voix: Adoptés.

Le président: Puis-je faire rapport à la Chambre des communes du budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1978?

Des voix: D'accord.

M. Blais: Avez-vous les nôtres aussi?

[*Text*]

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, the understanding is that this is exclusive of Votes 1 and 5 of the Post Office?

The Chairman: That is right. Transport also has Votes 1 and 5 as does the Post Office. That is why I omitted Transport's Votes 1 and 5 at first.

Mr. Dinsdale: Just so that there will be no misunderstanding; I wanted to clarify that point for the Minister.

The Chairman: All the votes relating to Transport—those of the Post Office excluded.

Nest on our list we have Mr. Clarke.

Mr. Clarke: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Blais: Mr. Chairman, not on a point of order, but just before Mr. Clarke begins . . .

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Blais: . . . last week, Mr. Darling asked me a question relating to weeklies and I told him that, right off the bat, I would make a short statement on that, and the statement is very simple.

The weeklies, as you know, are benefiting from substantial assistance from the Post Office in terms of delivery and the rates that they are being carried in the service for . . .

Mr. Darling: Within 40 miles.

Mr. Blais: . . . within 40 miles, and even past the 40 miles it is 2.5 cents a copy, which is less than a third of our cost. So they cannot—and this was the thrust of my response in the House—they cannot be dealt with as a first class priority item. However, we deal with them, and the policy we have adopted is to deliver the weeklies within three days.

Mr. Darling: Within three days!

Mr. Blais: To handle the weeklies within three days of time that they are placed with the Post Office. That means . . .

Mr. Dinsdale: You will never win the pony express . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Darling is next on the list and we are just taking up the time of Mr. Clarke.

Mr. Clarke.

Mr. Clarke: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, the Minister seems to have a lot of trouble in the labour area from the workers and from the union and I understand that there are grievances backed up a long way; and I believe a lot of the grievances arise out of the pay office system. I think we have discussed this before, the Minister and I, and the Minister says it is the fault of the Department of Supply and Services because that is where the pay office is located and they handle the pay for the Post Office. Is that still the situation, sir?

Mr. Blais: Well, DSS still handles the pay system, but there is a study now afoot to review the itemization of the pay slips

[*Translation*]

M. Dinsdale: Monsieur le président, il est bien entendu que les crédits adoptés ne comprennent pas les crédits 1 et 5 du ministère des Postes?

Le président: C'est juste. Le ministère des Transports a également des crédits 1 et 5 tout comme le ministère des Postes. C'est pourquoi je n'ai pas mentionné les crédits 1 et 5 du ministère des Transports au début.

M. Dinsdale: Afin qu'il n'y ait aucun malentendu, je voulais simplement apporter des précisions à l'intention du ministre.

Le président: Tous les crédits qui se rapportent au ministère des Transports . . . sauf ceux du ministère des Postes.

Le prochain sur ma liste est M. Clarke.

M. Clarke: Merci, monsieur le président.

M. Blais: Monsieur le président, je ne puis invoquer le Règlement, mais avant que M. Clarke ne commence . . .

Le président: Monsieur le ministre.

M. Blais: . . . la semaine dernière, M. Darling m'a posé une question sur les hebdomadaires et je lui ai répondu que j'aurais une réponse à lui donner, réponse qui est bien simple.

Les hebdomadaires, vous le savez, reçoivent une aide assez importante du ministère des Postes pour la livraison et les tarifs de transport . . .

M. Darling: Dans un rayon de 40 milles.

M. Blais: . . . dans un rayon de 40 milles, et même au delà de 40 milles ce n'est que 2.5c. l'exemplaire, ce qui represente moins d'un tiers du coût réel. Donc ils ne peuvent . . . et c'est ce que j'ai dit en gros dans ma réponse à la Chambre . . . ils ne peuvent recevoir le même traitement que celui accordé au courrier prioritaire de première classe. Cependant, nous les acheminons et la politique adoptée veut que nous les livrions dans les trois jours.

M. Darling: Dans les trois jours!

M. Blais: Dans les trois jours à compter du jour où ils sont déposés au bureau de poste. Ce qui signifie . . .

M. Dinsdale: Vous ne serez jamais lauréat du *poney express* . . .

Le président: A l'ordre. M. Darling est le suivant sur ma liste et en ce moment nous accaparons le temps de M. Clarke.

Monsieur Clarke.

M. Clarke: Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, le ministre semble éprouver de grandes difficultés dans le domaine de la main-d'œuvre, des travailleurs et du syndicat; j'ai appris qu'il y a un arrièré de griefs qui remonte assez loin; je crois qu'un grand nombre de griefs découlent du bureau de la paie. Je crois que nous en avons déjà discuté, le ministre et moi-même, et le ministre m'avait déclaré que c'était la faute du ministère des Approvisionnements et Services, puisque c'est là que se trouve le bureau de la paie qui voit à verser le traitement des employés du ministère des Postes. Est-ce toujours la même chose, monsieur?

M. Blais: Les Approvisionnements et Services sont responsables de la rémunération, mais il y a une étude en cours

[*Texte*]

so that some of the grievances that are raised—not formal grievances but some of the complaints that some of the workers have made relating to the way that they have been paid—will be eliminated, and hopefully, that situation will be rectified within a short period of time. It is because sometimes the workers get their pay stubs and they really cannot check them out, they cannot cross-check them because they really do not know what they are being paid for and how much overtime is included in the cheque, and so on.

So that is being reviewed. But it is not my information that that is the subject of formal grievances under the grievance procedure.

Mr. Clarke: There seems to be a problem in getting on staff, and I will give an illustration because I think it is typical.

A woman in Vancouver, with a fairly responsible job, I suspect, because I think her pay was over $1,000 a month, got on staff and, in the early weeks of her employment, was told that she would get advances; and I believe the advances that she was getting are under the control of the Post Office Department rather than Supply and Services—and you may correct me on that later. In any event it took 11 weeks before she was permanently on the payrolls and she was being short-paid—because she was getting advances which were not up to the level of her pay—she was being short-paid so much that after the 11 weeks when she finally got her pay adjustment to bring her up-to-date, the cheque she got was for over $1,200 which means that she was being short-paid by $100 a week. This woman was on her own with responsibilities and suffered greatly because of this particular problem.

Now, I understand that the Post Office may have trouble with the pay office and you may not be able to do anything about that immediately but if the advances are within the control of the Post Office, then there is something wrong with that system.

• 1010

Mr. Blais: Yes. Well, you are right. You pinpointed the Post Office as being the source of some of the difficulties but there is also the question of the processing of information from the Post Office to DSS and how that process is conducted. Perhaps Mr. Corkery who is well versed in these areas might be able to provide you with a more complete answer.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. J. C. Corkery (Deputy Postmaster General, Department of the Post Office): Mr. Chairman, the problem recorded is one that has been with us for some time and it tends to peak about every two years. It seems to follow that pattern. The responsibility for the problem, I guess, has to be shared between both the Post Office and DSS.

We have had a problem of input of documents, accuracy, which complicates the DSS reciprocation on the other side. That has been a fundamental problem with us. It is a very complex system. It calls for a very excellent, superb, training of benefit clerks on the input side. We have now really

[*Traduction*]

actuellement pour revoir les inscriptions sur les talons de chèque de façon à ce que certains des griefs présentés . . . pas les griefs officiels mais certaines des plaintes que les travailleurs formulent à propos de la façon qu'ils sont rémunérés . . . seront éliminés et il est à espérer qu'on rectifiera la situation très prochainement. Parfois les travailleurs reçoivent leurs talons de chèques et ne peuvent les vérifier, tout simplement parce qu'ils ne savent pas qu'est-ce qui leur est payé, combien d'heures supplémentaires sont comptées dans le chèque, etc.

Donc on revoit la situation. Mais à ma connaissance, cela ne constitue pas le sujet des griefs officiels présentés dans le cadre de la procédure de règlement des griefs.

M. Clarke: Il semble y avoir un problème à se faire inscrire sur la liste de la paie. Je vais vous en donner un exemple qui à mon avis est probant.

Une femme à Vancouver, occupant un poste assez important je crois puisqu'elle gagnait plus de $1,000 par mois, a été embauchée et au cours des premières semaines de son emploi, on lui a dit qu'elle recevrait des avances; or je crois que ces avances relèvent du ministère des Postes et non les Approvisionnements et Services . . . vous pourrez me corriger plus tard. De toute façon, il a fallu onze semaines avant que son nom ne figure de façon permanente sur la liste de la paie et en plus elle y perdait, car les avances qu'elle recevait n'étaient pas aussi élevées que son taux de rémunération normale, à un tel point qu'après onze semaines lorsqu'elle a enfin reçu un réajustement, le chèque qu'elle a reçu était de plus de $1,200. Cela signifie qu'elle se faisait tricher $200 par semaine. Cette femme était seule, avait des responsabilités et a eu à souffrir grandement à cause de ce problème.

Je comprends que le ministère des Postes a peut-être des ennuis avec le bureau de la paie que vous ne pouvez pas régler immédiatement, mais si les avances relèvent du ministère des Postes, alors il y a quelque chose qui ne fonctionne pas dans le système.

M. Blais: Oui. Vous avez raison. Vous aviez mis le doigt sur le ministère des Postes comme étant la source de certaines difficultés, mais il y a également la question du traitement des renseignements et de leur acheminement du ministère des Postes au ministère des Approvisionnements et Services. Peut-être M. Corkery qui s'y connaît bien dans ce domaine pourrait-il vous donner une réponse plus détaillée.

Le président: Monsieur Corkery.

M. J. C. Corkery (sous-ministre, ministère des Postes): Monsieur le président, le problème soulevé dure depuis quelque temps déjà et remonte à la surface tous les deux ans environ. C'est toujours la même chose. Je suppose qu'au fond la responsabilité doit être partagée entre le ministère des Postes et les Approvisionnements et Services.

Nous avons un problème de document, de précision, ce qui complique la tâche des Approvisionnements et Services à l'autre bout. Le problème fondamental est chez nous. C'est un régime des plus complexe. Il exige des commis qui ont une excellente formation au bureau du personnel pour préparer les

[*Text*]

increased our effort in that area. There is a significant improvement. Our error rate is down. The end result is that we now have a turn-around time from input of document to a pay cheque. It is somewhere in the three to four weeks period which is, within our environment, okay, it works fine. That will get away from the 11-week kind of situation you are describing. It has bothered all of us.

The other one on advances, my guess is at that stage is that what has happened is that it has been a best guess estimate of what their income has been with deductions to give them a gap. They are not ideal, I agree with you. I hope that answers your question.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Yes, thank you.

I would like to get back to the Minister. I could just comment to Mr. Corkery while the Minister is coming back that this example was very recent, the 11 weeks period was up within the past month. It all took place in the 1977 calendar year. I think she started work . . .

Mr. Corkery: Hopefully that is the exception. For a while, it was worse than the exception. There is no question about it.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Now, I would like to ask the Minister, Mr. Chairman, about the staff in total numbers because I notice that it is continuing to climb even though in the latest financial statements we have, the revenues were down. I think that was largely because of the strike stoppage. But we also have a considerable increase in mechanization which was supposed to save us staff and in the last two financial years the wage bill was up by 24 per cent from $480 million to $594 million even though the revenues fell in nearly every class. Now how is that?

Mr. Blais: Well, first of all, with reference to your last point, the salary bill, the wage bill went up because of the last collective agreement, also as a result of the requirement for additional overtime.

About what is happening, there are a number of factors. The first one is that in the delivery system, namely in the picking up of the mail from the Post Office and delivering it to various points and then picking it up as well from the street letter boxes, we have an increase in our man-years because we are delivering the same amount of mail to more points of call and picking up the same amount of mail from an increasing number of points of call. One example is that in the past two years there has been a decrease of 100,000 in population in Toronto which would entail a reduction in the volume and there has been an increase, by 5,000, in the points of call.

We have had some success as a government as you well know, Mr. Clarke, in building new housing units. We have built somewhere in the vicinity of 2 million new housing units in Canada in the past four years.

[*Translation*]

documents. Nous avons vraiment augmenté nos efforts dans ce domaine, et il y a amélioration marquée car notre taux d'erreurs a beaucoup diminué. En fin de compte, nous avons maintenant entre le moment de la préparation des documents et l'émission d'un chèque de paie un délai d'environ trois ou quatre semaines, ce qui est parfait. Ainsi, on évitera ces délais de onze semaines comme celui que vous venez de décrire. Cela nous a bien ennuyés tous.

Pour ce qui est des avances, je suppose que c'est parce que nous estimons au hasard quel sera le revenu de l'employé et quelles seront les déductions et c'est pourquoi il y a un écart. Je conviens que le système n'est pas l'idéal. J'espère que cela répond à votre question.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Oui, merci.

J'aimerais maintenant revenir au ministre. Mais en attendant qu'il revienne je voudrais préciser à M. Corkery que l'exemple que j'ai cité était fort récent et que cette période de onze semaines a pris fin au cours du dernier mois. Cela s'est passé pendant l'année 1977. Je crois qu'elle a commencé à travailler . . .

M. Corkery: Il est à espérer que c'est une exception. Mais pendant quelque temps, ce n'était certes pas l'exception, cela ne fait aucun doute.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Maintenant j'aimerais demander au ministre, monsieur le président, au sujet de l'effectif total car je remarque que le nombre d'employés augmente même si l'on peut voir que dans le dernier bilan financier, les recettes ont diminué. Je crois que cette situation est due en grande partie à l'arrêt de travail occasionné par la grève. Par ailleurs, on a beaucoup automatisé le service, ce qui était censé diminuer le nombre d'employés. Au cours des deux dernières années financières, les salaires ont augmenté de 24 p. 100, de 480 millions de dollars à 594, même si les recettes ont beaucoup diminué dans presque tous les domaines. Pouvez-vous m'expliquer cela?

M. Blais: Tout d'abord, pour commencer par votre dernier point, il nous en coûte plus cher en salaires à cause de la dernière convention collective mais également à cause des heures supplémentaires.

Maintenant pour ce qui se passe, il y a plusieurs facteurs. Tout d'abord, le service de livraison, la levée du courrier au bureau de poste et sa livraison à plusieurs endroits où il sera ensuite repris, ainsi que la levée du courrier dans les boîtes aux lettres publiques, nous ont forcé à augmenter le nombre d'années-hommes, parce que nous livrons la même quantité de courrier à un plus grand nombre de points et nous levons la même quantité de courrier d'un nombre toujours plus grand d'endroits. A titre d'exemple, je vous dirai qu'au cours des deux dernières années, la population de Toronto a diminué de 100,000 habitants ce qui a réduit le volume mais par contre il a fallu augmenter de 5,000, les points de levée du courrier.

Vous le savez sans doute, monsieur Clarke, le gouvernement a remporté quelque succès dans la construction de nouveaux logements. Nous avons construit quelque chose comme deux millions de nouvelles maisons au Canada au cours des quatre dernières années.

[*Texte*]

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): You mean industry did.

Mr. Blais: Well, let us just put it this way: as a result of brilliant governmental guidance, industry has built 2 million additional housing units.

• 1015

Although the population of Canada has not increased, what has happened is that the family sizes have reduced, there are more family units but fewer people within each family and they are all occupying independent dwellings now. The question of having three or four families in one dwelling has disappeared. So that means there are more points of call. If you could have more points of call, that means you need more man-years in order to deliver the mail. I referred to the Lapalme incident earlier on in this session and we have to pick up about 2,500 additional workers. who previously had been on contract.

As well, we find ourselves because of the mechanization, having to do what we call, double bank which means that while we are training employees for the new sortation equipment, we have to keep our manual sorter or we have to hire new manual sorters in order to permit some to go on training and so on, which brings in overtime and so on. The difficulty, as well, is that the postal code, although the acceptance is up to 50 per cent, the machineable mail is not as high as we would like it. It is running at roughly 30 per cent to 35 per cent of total volumes which means that still 65 per cent of the mail has to be manually sorted. So there is not that saving yet and until such time as we can increase the use of the postal code and increase our volumes, the savings are not going to be that substantial.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): I am glad it is coming.

The Chairman: Your last question, Mr. Clarke.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): Yes, thank you. We have discussed this before, Mr. Blais. By the way, as part of your answer I would like to know when your annual report for the year ended March 31, 1977, will be out because I know this one was very late. In the 1974-75 fiscal year you spent $1.52 for every dollar of revenue, and in the year ending March, 1976, it was $1.96 for every dollar of revenue. Looking ahead into your forecast—that is the adjusted projections for the year ending March, 1977—you have that down to $1.90 and then next year you are predicting $1.60 in the estimates that we are now looking at, an expenditure of $1.60 for every dollar of revenue. That is the right trend, but it still results in a $567 million deficit which we may be getting used to in the Post Office, but that is 9 per cent of the total annual deficit projected by the government for this fiscal year and amounts approximately to $50 for every taxpayer in Canada. When are we going to see any kind of a turnaround in these figures?

[*Traduction*]

M. Clarke (Vancouver Quadra): Vous voulez dire que l'industrie l'a fait.

M. Blais: Eh bien, disons simplement qu'à la suite de l'initiative brillante du gouvernement, l'industrie a construit 2 millions de logements supplémentaires.

Et, bien que la population du Canada n'ait pas augmenté, la taille des familles a diminué, il y a donc plus de familles mais moins de membres au sein de chaque famille et tous occupent maintenant leur propre logement. Il n'est plus question de loger trois ou quatre familles dans un seul logis. Cela signifie qu'il y a un plus grand nombre de points de livraison. Si vous avez un plus grand nombre de points de livraison, cela veut dire qu'il faut plus d'années-hommes pour livrer le courrier. J'avais déjà parlé plus tôt au cours de la présente session de l'affaire Lapalme, nous avons dû embaucher 2,500 travailleurs supplémentaires qui étaient précédemment à contrat.

En outre, à cause de l'automation, nous nous trouvons dans certains services avec deux fois le nombre d'employés requis parce qu'il nous faut apprendre aux employés à utiliser le nouvel équipement de tri tout en gardant les employés affectés au tri manuel, ou encore il nous faut embaucher de nouveaux employés pour le tri manuel afin d'en former un certain nombre, ce qui ajoute des heures supplémentaires au budget, etc. Ensuite il y a des difficultés avec le code postal qui, bien qu'il soit accepté à 50 p. 100, ne l'est pas dans la mesure où nous l'espérions. Le code n'est utilisé que dans 30 ou 35 p. 100 du volume total ce qui veut dire qu'il reste encore 65 p. 100 du courrier à trier manuellement. Nous n'avons pas encore réalisé d'économies, donc. Jusqu'à ce que nous puissions généraliser l'usage du code postal et augmenter le volume de courrier, les économies réalisées ne seront pas très importantes.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Je suis bien aise d'apprendre que cela vient.

Le président: Votre dernière question, monsieur Clarke.

M. Clarke (Vancouver Quadra): Oui, merci. Nous en avons déjà parlé, monsieur Blais. Entre parenthèses, pourriez-vous dans votre réponse me dire quand vous comptez publier le rapport annuel pour l'année se terminant le 31 mars 1977, car je sais que celui de l'an dernier était en retard. Pour l'année financière 1974-1975, il vous en a coûté $1.52 pour chaque dollar de revenu et pour l'année se terminant au mois de mars 1976, il vous en a coûté $1.96 pour chaque dollar de revenu. Si je regarde dans les prévisions... c'est-à-dire les prévisions rajustées pour l'année se terminant au mois de mars 1977, vous avez $1.90 et ensuite pour l'an prochain vous prévoyez dépenser $1.60, c'est-à-dire dans le budget que nous étudions, vous prévoyez donc dépenser $1.60 pour chaque dollar de revenu. La tendance est bonne, mais il n'en reste pas moins que le déficit se chiffre à 567 millions de dollars, ce qui est peut-être la coutume au ministère des Postes, mais cela représente quand même 9 p. 100 du déficit annuel total prévu par le gouvernement pour l'année financière; cela représente environ $50 par contribuable au Canada. Quand pouvons-nous espérer un revirement de cette tendance?

[*Text*]

Mr. Blais: You have put it very succinctly and very accurately, Mr. Clarke.

Mr. Clarke (Vancouver Quadra): I always try to do that.

Mr. Blais: The difficulty is there for all to see and it is not a very comforting one. We are going to see a turn around this year. You can see there is a reduction in our deficit. I have resolved that we are not going to increase our expenditures, we are not going to increase our man-years, we are going to keep the lid on our expenditures and I have indicated in the House and I am indicating again, that I am doing the best to assist marketing and marketing is doing a beautiful job in the market to increase our volumes and to develop the products that are going to increase our revenues. We are looking at a cost recovery interprise and I come back to post pack. We are looking at ways of making money in this outfit. We are a commercial enterprise and where we can make money, we will make money. We want to maintain the service to all Canadians. The unfortunate circumstance is that it is not administration, it is not labour relations, it is the state of the art. I was reading the Telecommunications Journal yesterday, an international journal, that indicates that Canada of all the countries in the western world is the most sophisticated in terms of communications. In the communications world we are ahead of everybody else, in satellites and so on, and that is bound to affect the Post Office. What has resulted is that we have not had the increase in volumes that we expected. Therefore, we have not had the increase in revenues. We are vulnerable in terms of pricing because as soon as we increase our rates, our volumes go down or the potential of our volumes' going down is there. So we have this massive plant of 8,600 installations, which is ready to handle a lot of mail. We have to get more mail, but if we encourage more mail at today's rates we lose more money, and we cannot increas our rates because then the volumes go down.

The Chairman: Thank you, Mr. Clarke. Mr. Darling.

• 1020

Mr. Darling: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Blais, I am delighted to see that you are still here.

Mr. Blais: Just one little specification: on October 1 we should have our 1976-77 report out, and I am sure you would love to have it referred to this Committee.

Mr. Darling: If we can get back to my special pet—if I may use that word—and that is the plight of our weekly newspapers, beyond the fringe, we could call it. We know that within the 40-mile limit everything is hunky-dory, the local postmasters, the local rural mail, are the ones who deliver it and we do not have to depend on you and a lot of your high-paid unionized guys in the monstrosities, or as I call them, the football fields. So there is no problem there. Once it hits

[*Translation*]

M. Blais: Vous avez très bien résumé la situation, monsieur Clarke.

M. Clarke (Vancouver Quadra): C'est ce que je m'efforce toujours de faire.

M. Blais: Tous peuvent voir la difficulté qui n'est d'ailleurs pas très réconfortante. Nous pouvons espérer un revirement cette année. Vous pouvez voir que nos pertes diminuent. J'ai décidé que nous n'allions pas augmenter nos dépenses, nous n'allons pas augmenter les années-hommes, nous allons tenir nos dépenses bien en mains et comme je l'ai dit à la Chambre, et comme je le dis encore, je fais de mon mieux pour aider à la mise en marché et le service de commercialisation fait un travail formidable pour augmenter notre volume et pour mettre au point des produits qui vont nous permettre d'augmenter nos recettes. Nous étudions une entreprise qui permettrait de récupérer les coûts et ce qui me ramène à vous parler de postpack. Nous allons essayer de trouver des moyens de faire des bénéfices dans cette entreprise. Nous sommes une entreprise commerciale, et là où nous pouvons gagner de l'argent, nous en gagnerons. Nous voulons assurer le service à tous les Canadiens. Ce qui est malheureux c'est que cela ne dépend pas de l'administration, ni des relations de travail, mais bien de l'état de notre art. Je lisais hier dans le *Telecommunications Journal*, une revue internationale, que le Canada était de tous les pays occidentaux le plus avancé en matière de communications. Dans ce domaine, nous sommes en avance sur tous les autres; à cause des satellites, etc., ce qui va évidemment toucher les postes. Donc, nous n'avons pas vu l'augmentation de volume de courrier à laquelle nous nous attendions. Par conséquent, nous n'avons pas eu d'augmentation de recettes. Nous sommes vulnérables lorsque nous fixons des prix, car aussitôt que nous majorons les tarifs, le volume diminue ou tout au moins le risque est là. Nous avons donc ces 8,600 installations qui nous permettent de manipuler un gros volume de courrier. Nous devons obtenir plus de courrier, mais si nous encourageons les gens à se servir plus souvent des postes aux tarifs d'aujourd'hui, nous perdons encore plus d'argent et nous ne pouvons pas augmenter nos tarifs parce qu'alors le volume diminue.

Le président: Merci, monsieur Clarke. Monsieur Darling.

M. Darling: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur Blais, je suis bien content de voir que vous êtes toujours ici.

M. Blais: Une toute petite précision: notre rapport de 1976-1977 devrait être prêt pour le 1er octobre et je suis sûr que vous aimeriez qu'on le renvoie à votre Comité.

M. Darling: Pour en revenir à mes moutons, si vous me permettez l'expression, à savoir les problèmes de nos hebdomadaires avec cette limite de 40 milles. Nous savons qu'à l'intérieur d'un rayon de 40 milles, tout est parfait, le maître de poste et le facteur local s'occupent de la livraison et il n'y a donc pas de problème car nous ne comptons pas sur vous et vos syndiqués trop bien payés dans ces monstruosités, ou plutôt, d'après moi, ces grands terrains de football. Donc, pas de

[*Texte*]

that—and in all our cases in our area, J.J., it would be Toronto, so that is the one I am zeroing in on—those are the culprits, nobody else.

Mr. Blais: I have had the benefit of a little time to discuss the matter with Mr. Sperling from Marketing, and I think I stand corrected in terms of weeklies.

Mr. Darling: In the three-day deal?

Mr. Blais: Yes.

Mr. Darling: What is it, three weeks?

Mr. Blais: No, I am advised that weeklies are dealt with as subsidized first-calss items. The problem is that the difficulty you are experiencing with the mail delivery system also affects, of course, your weeklies. If you are having difficulty in Toronto in the transfer from the manual sort to the mechanical, because of the systems, pressures that have been exerted since February 15 that is going to affect your weeklies as well as your first-class mail.

Mr. Darling: Here is an article that if from a very eminent weekly, the *Gravenhurst News*.

Mr. Blais: It has a very good photographer.

Mr. Darling: It certainly takes some very good pictures of you, and it has some good writers too. The article says:

> The Canadian Community Newspapers Association has invited members to submit their own . . .

and then this is in quotation marks . . .

> "postal horror story", which will be gathered up and dropped on the desk of the Postmaster General in Ottawa.

How many bags of mail on that specific topic have you received, Mr. Blais?

Mr. Blais: Very few.

Mr. Darling: Of course, they are still in the mail.

Now, it says, and this is a current editorial, Mr. Blais:

> On March 1, supposedly because postal authorities couldn't make ends meet at the old rate, postage increased by over 16 per cent, but still the letters arrived about newspapers that didn't.

some of them are not being delivered, even after two or three weeks.

Then they make a positive suggestion, which they should, to you, Mr. Blais.

> We keep hearing a lot about the hefty rate of unemployment in Canada today. If Canada's deteriorating postal service can be traced to dissidents within who have pledged to scuttle Canada Post because of some real or imagined grievance, they should be weeded out and replaced with people who need work and are prepared to give good value for the pay they receive.

[*Traduction*]

problème là. Cependant, arrivé aux terrains de football, et dans tous les cas dans notre région J.J., c'est Toronto, et c'est pour cela que je m'attaque à cet endroit . . . voilà les coupables, personne d'autre.

M. Blais: J'ai pu en parler avec M. Sperling, de la commercialisation, et je dois avouer que je me trompais au sujet des hebdomadaires.

M. Darling: Pour cette question de trois jours?

M. Blais: Oui.

M. Darling: Qu'est-ce alors, trois semaines?

M. Blais: Non, on me dit que les hebdomadaires sont traités comme des articles subventionnés de première classe. Le problème c'est que les difficultés que nous avons avec le système de livraison du courrier nuit aussi, évidemment, aux hebdomadaires. Et s'il y a des problèmes à Toronto concernant le passage du tri manuel au tri mécanique, à cause des systèmes, les pressions qu'on a exercé depuis le 15 février vont nuire aux hebdomadaires autant qu'au courrier de première classe.

M. Darling: Voici un article qui vient d'un hebdomadaire très connu, le *Gravenhurst News*.

M. Blais: Il y a un très bon paragraphe à ce journal-là.

M. Darling: Certes, vous êtes bien beau dans ces photos et il s'y trouve aussi certains écrivains de talent. L'article se lit comme suit:

> La *Canadian Community Newspapers Association* a demandé à ses membres de faire connaître leur propre . . .

et il y a ensuite, entre guillemets . . .

> «cauchemar vécu», lesquels articles seront colligés et envoyés au ministre des Postes à Ottawa.

Combien de sacs de courrier avez-vous reçus à ce sujet, monsieur Blais?

M. Blais: Très peu.

M. Darling: Évidemment, il y a des retards de livraison.

Il y a ensuite un éditorial d'actualité, monsieur Blais, où l'on lit ce qui suit:

> Le 1er mars, censément parce que les autorités postales n'arrivaient plus à joindre les deux bouts à l'ancien taux, le tarif postal augmentait de plus de 16 p. 100, mais nous recevons toujours des lettres à propos des journaux qui ne sont jamais arrivés.

Certains journaux ne sont pas livrés, donc, même après deux ou trois semaines.

Puis, on y fait une proposition constructive que je me dois de porter à votre connaissance, monsieur Blais.

> On entend toujours parler du haut taux de chômage qui existe au Canada aujourd'hui. Si la détérioration du service postal au Canada aujourd'hui est attribuable à certains dissidents au sein du ministère qui ont juré de couler Poste Canada à cause d'un quelconque grief réel ou imaginaire, on devrait les chasser et les remplacer par des gens qui cherchent du travail et qui sont prêts à donner un bon rendement pour la paie qu'on leur accorde.

[*Text*]

You are aware that the Post Office is not in the highest rank in public opinion, and the idea of paying higher rates for service that has not improved, and in many cases has deteriorated, hits them in a very tender spot, the pocketbook, and there is the idea that they cannot get their mail.

Mr. Blais: Okay. The first point is that the service has deteriorated in the area where that editorial was written because of a temporary aberration. That I have stressed, and I am stressing it again.

• 1025

Two, the system the Post Office has adopted is a sophisticated, good, efficient, system. I am not about to change that system. The system works, it works well. The question is that we are living in an age where communications are instantaneous. The Post Office has to compete with that sort of instantaneous communication and we cannot do it on the basis of instant delivery of mail. So, you know, the mail service—and I said that last time, and I am repeating it—has not deteriorated. The mail service, indeed, has improved. The speed of delivery has improved. The people in the workplace are doing their damnedest to serve the public, as they alway have, and they are able to do it and they are competent to do it.

I said last week in Toronto—and I will repeat, here,—that our being subject of jokes and laughter is not helping anybody. It is just affecting morale within the workplace. And when I tell you that the situation is improving, in terms of Toronto, and that the service, in the rest of Canada, is above the services that are available in other jurisdictions, I am not trying to snow you, I am trying to advise you of the system such as it is. And I would like to enlist your assistance in trying to remove this tendency of saying: "Oh, damn it, the Postal Service in Canada is the worst damn thing in the world; it is ridiculous; et cetera; et cetera." Every postal administration in the Western World is faced with the same public reaction that the Canadian postal service is faced with.

If you read the *Congress Committee Report on the Postal System in the United States*, where the Postal Service, and Mr. Dinsdale and Mr. Darling know, has been removed from the public arena, they are having exactly the same difficulties as we are having in Canada. The Germans are having the same difficulty as we are having in Canada.

Last year, the Germans lost 50 per cent of their Fourth Class, or Parcel Post, to private competitors. They are having the same public figure difficulties. The French are having the same difficulty. The British are having the same difficulty. It is because the institution itself—the postal institution—is faced with competition in a communications world that is becoming more sophisticated. And it is not by ridiculing the system that we are going to improve its efficiency; it is by supporting it and trying to find ways of improving the service by offering constructive suggestions. And with all due respect to the editorial writer, I do not feel that, by replacing the workforce in the Post Office or suggesting that it be replaced, we are going to improve the morale within it.

[*Translation*]

Vous savez que l'opinion publique n'a pas les postes en odeur de sainteté et l'idée qu'il faut payer des tarifs majorés pour un service qui ne s'est pas amélioré et qui a même connu une certaine détérioration, frappe un point très sensible du public, son portefeuille, et il a toujours l'impression que le courrier ne sera pas livré.

M. Blais: Parfait. Tout d'abord, j'aimerais souligner que le service s'est détérioré dans la région où l'éditorial a été rédigé à cause d'une aberration temporaire. Je l'ai déjà dit, mais je le répète.

Ensuite, le système adopté par le ministère des Postes est un système très avancé, bon et efficace. Je ne vais pas le changer. Le système fonctionne bien. Le problème, c'est que nous vivons à une époque où l'on peut communiquer instantanément. Le ministère des Postes doit faire une certaine concurrence à la communication instantanée et nous ne pouvons tout de même pas livrer instantanément le courrier. Donc, le service postal, je l'ai déjà dit et je le répète, ne s'est pas détérioré. En vérité, il s'est amélioré. La livraison se fait plus rapidement. Les gens qui travaillent au ministère font de leur mieux pour servir le public, comme toujours, ils ont toute la compétence voulue pour le faire et ils le font.

La semaine dernière, à Toronto, j'ai dit, et je le répète ici, qu'il ne sert à rien que notre service soit l'objet d'histoires drôles ou de blagues. Cela ne fait qu'affaiblir le moral. Quand je vous dis que la situation s'améliore à Toronto et que le service, partout ailleurs au Canada, est meilleur que tout service qu'on peut trouver ailleurs à l'étranger, je n'essaie pas de vous leurrer, j'essaie de vous décrire le système tel qu'il est. J'aimerais avoir votre collaboration pour qu'on puisse enfin faire disparaître cette tendance qu'ont les gens à dire que le service postal au Canada est la pire patente au monde, que c'est ridicule et ainsi de suite. Toutes les administrations postales du monde occidental font face à la même réaction du public.

Si vous lisez le *Congress Committee Report on the Postal System in the United States*, où le service postal, comme le savent MM. Dinsdale et Darling, n'est plus du domaine public, on y trouve exactement les mêmes problèmes que nous avons au Canada. Les Allemands ont les mêmes problèmes que nous.

L'an dernier, les Allemands ont perdu 50 p. 100 de leur courrier de quatrième classe, les colis postaux, à leurs concurrents du secteur privé. Ils ont les mêmes problèmes que nous. Les Français aussi. Il en va de même pour les Britanniques. C'est parce que l'institution elle-même, le service des Postes, doit faire face à une concurrence, dans le domaine des communications, de plus en plus avertie. Et ce n'est pas en ridiculisant le système que nous allons augmenter son efficacité; c'est en l'appuyant, en essayant de trouver des façons d'améliorer le service et en offrant des critiques constructives. Avec tout le respect que je dois à l'éditorialiste, je ne crois pas que nous allons améliorer le moral du service en remplaçant le personnel au ministère des Postes ou en proposant de telles mesures.

[*Texte*]

Mr. Darling: Thank you. Mr. Chairman, I hope you are not going to charge me up with that oration given by the Postmaster General—and more power to him for it—against my time.

Coming down to slow delivery, Mr. Postmaster General . . .

Mr. Blais: I thought that was pretty fast delivery.

Mr. Darling: That was on your part.

Now, if your officials can do as well as you have done, we would have the finest Post Office Service in the world.

Coming back to the delivery of mail, the important thing, Mr. Postmaster General, is the business mail. As I mentioned earlier, it is the businessman that depends on your mail. It is his lifeblood. And I mentioned that before. So you have a grave responsibility with your officials.

Now, there are two or three of the larger offices in my riding where the mail is not in the boxes, has not been in the past, I think it has been increased a bit, until 10 o'clock. I had a couple of lawyers contact me regarding one specific Post Office, stating that this was ridiculous.

Now in my own village of Burks Falls, the mail is there at 9 o'clock. So I checked with the Postmaster of this particular office, in Huntsville, and he said that there had been a delay in Toronto. The mail used to arrive in Huntsville, by truck, at 4 o'clock in the morning. They made arrangements to have sorters or whatever it was, there, earlier in the morning. Now it does not come until 6.30 a.m.

And I said: "Well, surely, that can be speeded up." They said: "No. There is not room to get the trucks in in the football field, to get it in and get it away the two hours earlier".

Where is the culprit? That Bloody Toronto! Now, is there some way where that can be looked at to get the trucks out earlier? How can our smaller Post Offices sort the mail and give it to the public, if they cannot get it earlier?

Mr. Blais: I think your representation is very well taken and we are going to look at it and provide you with a reply.

Mr. Collenette: On a point of order, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Collenette, on a point or order.

Mr. Collenette: I would hope Mr. Darling was referring to the postal facilities in Toronto and not the general City of Toronto.

Mr. Darling: You are quite right! Toronto is my favourite city, my worthy colleague; let me tell you that. I am one of the greatest ones. I am one of the greatest boosters, of Toronto.

• 1030

The Chairman: Okay fine.

Mr. Darling: Mr. Postmaster General, you know that many people want to work for the Post Office and it does not have the highest paying jobs. Again, here is a specific case where a man applies for a job in his home town of Parry Sound, the

[*Traduction*]

M. Darling: Merci. Monsieur le président, j'espère que vous ne me compterez pas, sur mon temps, cette péroraison du ministre des Postes qui a su profiter de la situation.

En ce qui concerne la lenteur de la livraison, monsieur le ministre des Postes, . . .

M. Blais: Je croyais avoir donné un bon exemple de communication instantanée.

M. Darling: C'est vous qui le dites.

Si vos fonctionnaires agissaient à la même allure que vous, nous aurions le meilleur service postal au monde.

En ce qui concerne la livraison du courrier, l'important, monsieur le ministre des Postes, c'est le courrier commercial. Comme je l'ai déjà dit, le commerçant compte sur son courrier. C'est vital pour lui. Vous et vos fonctionnaires avez de lourdes responsabilités.

Dans deux ou trois des plus gros bureaux de poste de ma circonscription le courrier n'arrive pas dans les boîtes postales avant 10 heures, quoi que la situation a peut-être changé un peu depuis. Il y a quelques avocats qui m'ont dit, à propos d'un de ces bureaux de poste en particulier, que c'était vraiment ridicule.

Dans mon village de Birks Falls, on peut aller chercher son courrier dès 9 heures. J'en ai parlé au maître des postes au bureau de Huntsville, et il m'a dit qu'il y avait des retards à Toronto. Le courrier arrivait par camion à Huntsville dès 4 heures du matin. Il s'arrangeait pour le faire trier plus tôt. Maintenant, le courrier n'arrive qu'à 6 h 30.

Je lui ai dit qu'on pouvait certainement accélérer les choses. On m'a répondu: «Non. Leur terrain de football est trop petit pour qu'on puisse y amener tous les camions pour les charger et leur permettre de partir deux heures plus tôt.»

Qui est le coupable? Encore cette galeuse ville de Toronto! Y a-t-il moyen de faire partir les camions plus tôt? Comment les petits bureaux de poste peuvent-ils réussir à trier le courrier et le distribuer à temps s'ils ne le reçoivent pas plus tôt?

M. Blais: Je crois que la question est pertinente; nous allons l'étudier et vous donner une réponse.

M. Collenette: Un rappel au Règlement, monsieur le président?

Le président: Monsieur Collenette invoque le Règlement.

M. Collenette: J'espère que M. Darling en veut au bureau de poste de Toronto et non pas à la ville de Toronto en général.

M. Darling: Évidemment, vous avez tout à fait raison. Toronto est ma ville préférée, sachez-le mon auguste collègue. Je suis un de ses plus grands admirateurs. Je suis un des plus grands admirateurs de Toronto.

Le président: Très bien.

M. Darling: Monsieur le ministre des Postes, vous savez que bien des gens veulent travailler pour le ministère des Postes, même si les emplois ne sont pas les mieux payés. Voilà un autre cas, celui d'un homme qui fait une demande d'emploi

[*Text*]

metropolis of my riding, all 5,800, the biggest town in my riding, and I would assume he has to compete with people that could be in Cobalt or some place else. Would it be restricted to the town of Parry Sound?

Mr. Blais: Yes.

Mr. Darling: Because that is one place where a local man or a young woman can get into the postal service and not have to compete with more experienced ones that belong to the postal service and would have priority.

Mr. Blais: That is a different situation.

Mr. Darling: That is what I mean.

Mr. Blais: If it is an open competition, then the preference is given under the Public Service criteria to the local residents, so whoever is applying . . .

Mr. Darling: No, it is a first-time job; it is not an experienced job.

Mr. Blais: If it is a first-time job, it is an open competition, he would be given preference. It is a closed competition within the Public Service whether he is from Parry Sound or not; if he is not within the Public Service, he would not have a shot at it.

Mr. Darling: I appreciate that but if it were the lower job, you know what I mean, where you start at the bottom, why would the Post Office not say, "Here we are going to take somebody from Huntsville or Gravenhurst or Parry Sound or we are not going to give somebody from North Bay a chance to get it". That is the wrong city, Toronto.

Some hon. Members: Oh, oh.

The Chairman: Thank you, Mr. Darling. We are going to have to go to Mr. McCleave.

Mr. McCleave: That is going to be an impossible act to follow, Mr. Chairman.

Once upon a time, the Minister, before he listened to the blandishments from the Prime Minister's Office, was an adornment of the Committee on Regulations and Other Statutory Instruments. It is for this purpose that I have come here this morning to remind him of his old successes and all the learning he had in that field that might have been forgotten with the rather unusual way the Post Office has been proceeding lately to increase the first-class postal rates.

As some people might shy away from the fact I am raising this particular question here, I might say, that it is perhaps better raised here with the Postmaster General than if we had to launch a full day's debate on the report that I presented yesterday in the House of Commons. So I hope my colleagues will understand that what is going to be inflicted on them now, which may be of a somewhat legalistic nature, at least we are trying to save some time in the upper place to get out of here for summer by, say, August 15.

Mr. Blais: That is early.

[*Translation*]

dans sa ville, Parry Sound, la métropole de ma circonscription, qui comprend 5,800 âmes, c'est la plus grosse ville de ma circonscription. Je suppose qu'il doit concurrencer des personnes de Cobalt ou d'ailleurs. Est-ce que ce sera limité à la ville de Parry Sound?

M. Blais: Oui.

M. Darling: Nous avons là un endroit où un jeune homme ou une jeune femme de la place peut travailler dans les services postaux et ne pas avoir à concurrencer des personnes plus expérimentées qui font partie du service des Postes et qui auraient la priorité.

M. Blais: C'est une situation différente.

M. Darling: C'est bien ce que je veux dire.

M. Blais: S'il s'agit d'un concours libre, la préférence est donnée selon des critères de la Fonction publique aux résidents de la place, par conséquent celui qui fait une demande . . .

M. Darling: Non, c'est un premier emploi, pas du tout un emploi qui demande de l'expérience.

M. Blais: S'il s'agit d'un premier emploi, c'est un concours libre; il aurait donc la préférence. S'il s'agit d'un concours fermé dans la Fonction publique, qu'il soit de Parry Sound ou d'ailleurs s'il ne fait pas partie de la Fonction publique, il n'a aucune chance.

M. Darling: Je comprends, c'était un travail aux échelons inférieurs, vous voyez ce que je veux dire, lorsque vous commencez au bas de l'échelle, pourquoi le ministère des Postes ne dit-il pas: «Nous allons prendre quelqu'un de Huntsville ou de Gravenhurst ou de Parry Sound ou même nous n'allons pas donner à un résident de North Bay l'occasion d'obtenir ce poste». Ce n'est pas la bonne ville, Toronto.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Merci monsieur Darling. Nous devons passer à M. McCleave.

M. McCleave: Il m'est difficile de poursuivre ces échanges, monsieur le président.

Il fut un temps où le ministre, avant qu'il prête oreille aux flatteries venant du bureau du premier ministre, était un atout pour le Comité des Règlements et autres textes réglementaires. C'est pour cela que je suis venu ce matin, pour lui rappeler ses anciens succès, tout ce qu'il a appris dans ce domaine et qu'il a sans doute oublié, à en juger d'après ce que le bureau de poste a fait récemment pour augmenter les tarifs postaux de première classe.

Certains ne voudront peut-être pas soulever la question, mais je le fais, car il vaut mieux en parler ici avec le ministre des Postes que de lancer un débat d'une journée sur le rapport que j'ai présenté hier à la Chambre des communes. J'espère que mes collègues comprendront ce qui leur sera imposé maintenant, c'est peut-être un peu de nature juridique, mais nous essayons de gagner du temps ailleurs afin de pouvoir partir d'ici pour nos vacances d'été disons le 15 août.

M. Blais: C'est tôt.

[*Texte*]

Mr. McCleave: The problem as noted in the report that was presented yesterday is that the increases were brought about by using provisions of the Financial Administration Act as passed in 1969 whereas in subsequent years there had been at least one increase in those first-class rates passed by Parliament itself in 1972 and also in that year Section 6(d) of the Post Office Act was approved, that is in 1972, that:

> The Postmaster General may make regulations establishing rates of postage on any class of mailable matter including letter mail for which a rate is not established by Parliament.

The opinion in the committee and the opinion that was presented to Parliament yesterday was that there had been a misuse of the provision in the Financial Administration Act perhaps largely because the Post Office had proceeded in other ways to make its increases in subsequent years.

This, it seemed to us, acknowledged the fact that the Financial Administration Act provisions did not really apply in the case of the first-class postal increases.

• 1035

I know we are in an age of inflation and I know that parliamentary time is limited and the Postmaster General probably does not want to go in every three or four years to bring about increases in postal rates which would lead to very large-scale debate in the House of Commons. I can understand the feelings of the government and the Postmaster General in that regard, but I think also there is a duty to recognize what is the law and, more particularly, when one law officer of the Crown gives an opinion, a number of years back, that the only way these rates can be changed has to be by an Act of Parliament and, then, subsequently, because either the law officer went on the road from Jerusalem to Damascus and saw a great light, and was converted, or some other law officer came along to give an opinion more pleasing to the government, we are faced with a different situation.

Mr. Blais: Well, in reply, as one who is not going to give you a legal interpretation of the individual statutes, because that is not my function, I cannot avoid speaking as a lawyer to another one, and tell you that opinions change from time to time, depending on how one reads specific measures under which light. The question is that there is no doubt, and your Committee has recognized, that, on a strict legal interpretation, there is a contest between two Acts, namely, the Post Office Act and the Financial Administration Act. As I read your Report, there was no indication that indeed the increase is illegal, because, in effect, your Committee is not competent to make that judgment. Only a tribunal could make that judgment.

Mr. McCleave: Right.

Mr. Blais: I think your Committee reserved its decision on or limited its decision to, the question of whether the use of it was wise or justified, et cetera. Well, that is a question of judgment. I was not responsible for the increase, but had I been responsible for the increase, I think I would have gone

[*Traduction*]

M. McCleave: Dans le rapport déposé hier, j'ai remarqué que le problème était celui des augmentations qui ont été présentées en invoquant des dispositions de la Loi sur l'administration financière, adoptée en 1969, alors que dans les années suivantes il y avait eu au moins une augmentation des tarifs postaux de première classe adoptée par le Parlement en 1972 et également au cours de cette même année l'article 6*d*) de la Loi sur les postes a été approuvé. Cet article stipulait:

> Que le ministre des Postes peut établir des règlements établissant le tarif de port sur toute classe d'objets transmissibles pour laquelle un tarif n'est pas prévu par la présente loi.

Le Comité est d'avis, de même que le Parlement, qu'il y a eu abus de la disposition de la Loi sur l'admnistration financière, surtout parce que le ministère des Postes avait procédé autrement au cours des années ultérieures pour majorer ses tarifs.

Il nous semble que cela prouve que les dispositions de la Loi sur l'administration financière ne s'appliquaient pas vraiment dans le cas de la majoration du tarif postal de première classe.

Je sais que nous sommes en pleine inflation et je sais que nous n'avons pas beaucoup de temps au Parlement et que le ministre des Postes ne veut probablement pas recourir tous les trois ou quatre ans à des majorations des tarifs postaux qui pourraient faire l'objet d'un débat important à la Chambre des communes. Je comprends très bien les sentiments du ministre des Postes et du gouvernement, mais je pense également qu'il faut reconnaître ce qu'est la loi, surtout lorsqu'un avocat de la Couronne donne son opinion, même s'il y a de cela plusieurs années, en disant que la seule façon de majorer les tarifs, c'est par une loi du Parlement. Par après, soit que l'avocat ait pris la route de Jérusalem à Damas, qu'il ait vu la lumière et qu'il se soit converti, qu'un autre avocat donne une opinion qui soit plus agréable au gouvernement, c'est tout autre chose.

M. Blais: Je vais vous répondre, en ne vous donnant pas toutefois une interprétation juridique des lois, car ce n'est pas mon rôle. Je ne peux m'empêcher de parler comme avocat à un autre avocat, et de vous dire que les opinions changent de temps à autre, selon la façon d'interpréter certaines mesures. Il n'y a pas de doute, votre comité l'a d'ailleurs reconnu, qu'en se servant seulement d'une interprétation juridique il y a conflit entre les deux lois, nommément la Loi sur les postes et la Loi sur l'administration financière. J'ai lu votre rapport, et on ne dit pas en réalié que l'augmentation est illégale car, le comité n'est pas compétent pour en juger. Seul un tribunal pourrait le faire.

M. McCleave: Juste.

M. Blais: Je pense que les membres du comité ont réservé leur décision quant à savoir si cette augmentation était sage ou justifiée. C'est une question de jugement. Je ne suis pas responsable de l'augmentation, et si je l'avais été, je pense que j'aurais agi de la même façon. Je crois que la Loi sur l'admi-

[*Text*]

exactly in the same way, because I feel that the Financial Administration Act, which governs the financial administration of the government, is the guiding statute, and it does state in its recital, and again I am not offering a legal opinion, that: "notwithstanding any other provision in any other Act." Therefore there was a legal justification and we increased the rates on that basis. Now, the rates are in force; we are increasing our revenues as a result of those rates and they have not challenged, and I do not think they could be successfully challenged. I am positive that they could not be successfully challenged. Now, that is the sum total of my reply. I think it is basically the comments that I made in my correspondence with you. I am very much aware of, and I have always been interested in, the deliberations of your Committee, you have got a role to play and evidently the Committee has to make its own judgment as to how to best play that role, and the tabling of your Report is evidently a consequence of the exercise of that judgment.

Mr. McCleave: Well, perhaps I could answer the Postmaster General, very briefly, to say that still some regard must be had to words passed by Parliament, in 1972 "for which a rate is not established by Parliament".

It does not say, "for which a rate is not established by government," it says "by Parliament", and Parliament, in a classic sense, is the House of Commons and the addition of the Senate.

May I make the suggestion, then, to the Postmaster General and ask him that he give it serious consideration? I do not want to be put in the position of setting off a whole-day debate on a technicality, and there are two sides to the question, as the Postmaster General very fairly tells us. There is the right side and there is his side.

May I make the suggestion to the Postmaster General, that some day he is going to have to bite the bullet, again, of making changes in the Post Office Act, and that, then, to clear the question up beyond any doubt, he amend 6(d) of the Act?

May I make this other point, as I close, and that is that these results have not been challenged in the court. Who was going to go to court to fight over a two or four-cent issue on the amount that they are charged for postage? It is one of those things where probably there should be a *pro bono publico* organization prepared to take the issue into court and fight it. But you are faced with large court expenses and perhaps an issue that deals with cents. However it is an important issue and that is why I hope that the Postmaster General would listen to what I have suggested, here, this morning. When the next changes to the Post Office Act come along, legalize the situation. Let Parliament make its own decision that either the government or the Department should have the right to set the rates by Regulation. It will set off a bitter battle, but it will be done.

Mr. Blais: I fully agree. We have already bitten the bullet on that. We are preparing some amendments and we are going to remove all question of doubt.

[*Translation*]

nistration financière, qui régit l'administration financière du gouvernement, sert de guide et elle dit bien, et je n'offre pas d'opinion juridique: «nonobstant toute autre disposition de toute autre loi». Par conséquent, il y avait un motif juridique et nous avons majoré les tarifs en tenant compte de cela. Maintenant, les tarifs sont en vigueur; nous augmentons nos recettes, les tarifs n'ont pas été contestés et je ne crois pas qu'ils pourraient l'être. Voilà ma réponse. C'est à peu près ce que je vous avais répondu dans l'échange de correspondance que nous avons eu. Je connais très bien, car je m'y suis toujours intéressé, les délibérations de votre comité. Vous avez un rôle à y jouer et, très certainement, les membres du comité doivent juger comment ils peuvent le mieux jouer ce rôle. La présentation de votre rapport est évidemment une conséquence de cette décision.

M. McCleave: Je pourrais peut-être répondre brièvement au ministre des Postes en lui disant qu'il faudrait quand même tenir compte des mots adoptés par le Parlement en 1972: «pour lequel un tarif n'a pas été établi par le Parlement».

On ne dit pas: «pour lequel un tarif n'est pas établi par le gouvernement», on dit: «par le Parlement». Le Parlement, dans le sens classique du mot, est la Chambre des communes et le Sénat.

Je prie le ministre des Postes d'y songer sérieusement. Je ne veux pas le placer dans une situation où il y aurait un débat d'une journée sur un point technique. Il y a deux aspects à cette question, comme l'a dit justement le ministre des Postes. Il y a le bon côté et son côté.

J'aimerais également dire au ministre des Postes qu'il lui faudra éventuellement prendre de nouveau des décisions et apporter des changements à la Loi sur les postes. Est-ce que pour régler la question une fois pour toutes il compte modifier l'article 6(d) de la loi?

Pour terminer, je dois souligner que ces résultats n'ont pas été contestés en cour. Qui allait se présenter en cour pour lutter contre une augmentation de 2 ou 4¢ pour les timbres? C'est pour ce genre de chose qu'il devrait y avoir une organisation pour le bien du public qui soit disposée à soulever la question devant les tribunaux. Mais vous devez faire face à d'importantes dépenses pour le faire sur une question de cents. Toutefois, c'est une question importante et c'est pourquoi j'espère que le ministre des Postes écoutera ce que je lui suggère ce matin. Lorsque les nouveaux changements à la Loi sur les postes sont apportés, il faudrait redresser la situation. Que le Parlement prenne ses propres décisions pour que le gouvernement ou le ministère ait le droit d'établir des tarifs par règlement. Ce sera une bataille assez dure, mais ce sera fait.

M. Blais: Je suis tout à fait d'accord. Nous sommes déjà venus aux prises sur le sujet, mais nous sommes en train de préparer des amendements afin qu'il n'y ait plus de doute possible.

[*Texte*]

• 1040

The only thing with the question of biting the bullet is that I never know whether the lead should be facing inwards or facing outwards.

The Chairman: Thank you, Mr. McCleave.

Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: The other day I raised several points, Mr. Chairman, and the Minister did not have an opportunity to reply. Perhaps he can seize the opportunity now.

Incidentally, Mr. Chairman, I hope that the Minister is not losing his sense of humour, already, as he assumes the great responsibilities of his Ministry in the Post Office.

Mr. Blais: Constructive humour I can always enjoy.

Mr. Dinsdale: Yes. Because, as he knows in this business, once you lose your sense of humour and start taking yourself too seriously, you are headed for trouble. So that I would say that any humourous remarks that come from this side are meant to be constructive and in the positive sense.

And, having said that, now, why is the Post Office Department so secretive with all these reports that is has commissioned, well, since the days of Eric Kierans. There have been 15 of them and they are nestled away somewhere in the Post Office Department. It is very difficult to get access to them. All requests for tabling are denied, and, as I said the other day, it becomes necessary for members of Parliament to go far afield and study the Reports on the United-States postal system and the United-Kingdom postal system, which, as the Minister said, is passing through similar difficulties, in order to find answers to our own problems. Why is there the secrecy.

Mr. Blais: Well, it really is not secrecy. It is a question of publishing those reports that we feel are going to be helpful to the public in understanding the Post Office and not publishing those reports that we feel will not be helpful to the public in understanding the Post Office. Those reports that were prepared as internal documents, for internal administration, where the investigators were advised that the interviews that they would be conducting, that the internal studies that they would be conducting, would be for internal consumption and that, therefore, were so conducted. Especially at a time of transition I feel some of the studies would not be very helpful to the Canadian public in understanding the Post Office. If you have got limited studies on limited subjects, that were undertaken with very little man-years, very little manpower, because there was an immediate problem that needed to be dealt with and we did not have the money nor the time to start hiring outside consultants and paying a lot of money and a lot of man-years to effect a thorough complete study, but we needed guidance, I think, once those reports are prepared and are issued for internal management, they would not be very helpful to the Canadian public. And, this is especially true at a time when the Post Office is in transition. And, you know, because of my limited experience, undoubtedly, I have had a great deal of questioning in my mind relating to certain public issues that have arisen in the Post Office. As you know, there are a number of difficulties. There are a number of problems. One example, and my present Deputy Minister surely will

[*Traduction*]

La seule difficulté, c'est de savoir dans quel sens doivent se faire les changements.

Le président: Merci, monsieur McCleave.

Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: J'ai soulevé plusieurs points l'autre jour, monsieur le président, et le ministre n'a pas eu l'occasion de répondre. Il pourrait peut-être le faire maintenant.

Incidemment, monsieur le président, j'espère que le minstre ne perd pas son sens de l'humour maintenant qu'il assume de grosses responsabilités au ministère des Postes.

M. Blais: J'ai toujours le sens de l'humour constructif.

M. Dinsdale: Oui. Vous le savez bien, une fois que l'on perd le sens de l'humour et qu'on se prend au sérieux dans ce genre de travail, on s'attire des difficultés. Je dois dire quel les bons mots qui viennent de ce côté-ci, sont censés être constructifs et positifs.

Cela dit, pourquoi le ministère des Postes garde-t-il secrets tous les rapports que nous avons demandés depuis le temps d'Eric Kierans? Il y en a eu une qunzaine qui sont tous cachés quelque part au ministère. Il est très difficile d'y avoir accès. Toute demande de dépôt des documents est rejetée et, comme je l'ai dit l'autre jour, les députés du Parlement sont obligés d'aller au loin et d'étudier les raports du système postal des États-Unis et du Royaume-Uni, qui éprouvent les mêmes difficultés, afin d'obtenir des réponses à nos problèmes. Pourquoi ces secrets?

M. Blais: Ce ne sont pas vraiment des secrets. Il s'agit de publier les rapports qui, nous l'espérons, aideront le public à comprendre le ministère des Postes et à ne pas publier ceux qui ne rendraient pas service. Ces rapports sont des documents internes pour l'administration, et pour lesquels on avait dit aux enquêteurs comment faire les entrevues et ces étude ne seraient utilisées qu'au sein du ministère. Comme nous sommes maintenant en pleine transition, je crois que certaines de ces études ne pourraient pas du tout aider le public à mieux comprendre le ministère des Postes. Ce ne sont que des études restreintes sur des sujets restreints. Elles ont été entreprises avec très peu d'années-hommes, très peu de main-d'œuvre, car il y avait un problème immédiat qui devait être réglé et que nous n'avions pas suffisamment d'argent ni de temps pour embaucher des experts-conseils de l'extérieur, il aurait fallu beaucoup d'argent pour faire une étude complète. Mais nous avions quand même besoin d'orientation et ces rapports ont été rédigés et distribués à l'intérieur du ministère, là où ils étaient nécessaires. Ils ne seraient pas bien utiles au public canadien. C'est particulièrement vrai à une époque où le ministère des Postes est en pleine transition. En raison de mon peu d'expérience, vous savez sans doute que je me pose beaucoup de questions au sujet de tout ce qui a été soulevé publiquement à propos du ministère des Postes. Vous le savez, il y a un certain nombre de difficultés. Je vais vous donner un exemple, et mon sous-ministre sera sûrement d'accord avec moi; il s'agit du rapport Arnott-Mullington qui a été publié pendant le congé

[*Text*]

agree with me, was the question of a report during the Christmas time, the Arnott-Mullington Report, and how it came out and how it was published. It came out in a completely disorganized fashion, in a completely unserving context, attached to the choice of my former Deputy Minister to go into Public Works. The way that the whole thing was construed leads me to doubt substantially that any service would be provided to the Canadian public, by making public documents, that were prepared for internal consumption.

Mr. Dinsdale: Well, I think the Minister, Mr. Chairman, has answered his own question. If you do not make the reports available, certainly they will leak, as they have leaded and instead of the whole truth you get the half truth. I would say that you should let it all hang out, you should involve everybody in the dialogue including members of the opposition, members of the union. I think part of their problem is a sense of frustration because it is thrown at them as a fait accompli, after the fact and after all the decisions have been made rather than including them in the dialogue.

• 1045

This is the experience that we found in both the United Kingdom and the United States of America. They have gone to the nth degree in this transition period. They have gone out of their way to dialogue with Congress, with the House of Commons and with labour in particular and I think this is why we are in trouble in Canada. We have been secretive.

Mr. Blais: Well, we have, as I have indicated in the last session, increased our communications with labour. We made available to labour all the information that is available to administration relating to the operation, and to the mechanization. We have increased our consultation. I have spoken about intergroup and I have nothing to regret in that area.

One example as to how the press deals with various reports is that last Christmas or early this year, we had prepared some documentation and we made it generally available to the press in order to depict the opposing views within the Post Office on what was being said by the union and some management and so on and how the conflict had arisen. We made that generally available to the press. Subsequently there was a story in Vancouver to the effect that one member of management had been accusing the press of this, that and the other thing an then the next day there was another statement that somebody from the unions was accusing management of something else. We telephoned the reporter and we said, where did you get that information. "Well, it was leaked to me." We said to him, "Well, it was not leaked. You got the full kit three weeks ago, and you just chose to get some leak from somebody who gave you a telephone call. You did not read the material we gave you and you relied on what the guy told you over the telephone." What happened is that the Post Office suffered as a result of that. That is the sort of stuff that is not very conducive to my encouraging the release of every damn report that we have prepared for internal consumption in the past 10 years.

[*Translation*]

de Noël. Il a été fait de façon tout à fait désorganisée dans un contexte inapproprié, il était question du choix de mon ancien sous-ministre pour les Travaux publics. La façon dont les choses se sont passées, me font douter que le public canadien ait besoin de ce genre de document rédigé pour les services internes.

M. Dinsdale: Je crois, monsieur le président, que le ministre a répondu lui-même à sa question. Si les rapports ne sont pas mis à notre disposition, il y aura certainement des fuites, comme il y en a eu par le passé, et au lieu d'obtenir toute la vérité, vous n'avez que des demi-vérités. Au lieu de garder les choses en suspens, je pense qu'il faudrait laisser participer tout le monde au dialogue, y compris les députés de l'opposition, et les syndiqués. En partie, c'est un problème de frustration car tout leur est servi comme un fait accompli, après que les décisions ont été prises au lieu d'inclure ces gens dans le dialogue.

Voilà ce que nous avons trouvé également aux États-Unis et au Royaume-Uni. Ils se sont servis trop de fois de cette excuse de la période de transition. Ils ont fait tout ce qu'ils ont pu pour dialoguer avec le Congrès, avec la Chambre des communes, avec les syndiqués et c'est pourquoi nous avons des difficultés au Canada. Nous avons trop de secrets.

M. Blais: Comme j'ai dit à la dernière réunion, nous communiquons de plus en plus avec les syndicats. Nous leur avons donné tous les renseignements disponibles concernant l'administration, l'exploitation et la mécanisation. Nous avons amélioré cette consultation. J'ai parlé d'inter-groupes et je ne regrette rien en ce sens.

Pour vous donner un exemple de la façon dont la Presse se sert des divers rapports, à Noël de l'an dernier ou au début de l'année, nous avions préparé une certaine documentation pour la presse afin de connaître les opinions quant au ministère des Postes, sur ce que disaient les syndicats, la direction, et comment le conflit s'était présenté. Nous avons donné ce genre de renseignements à la presse. Par la suite, on a publié à Vancouver une histoire disant qu'un membre de la direction avait accusé la presse de ceci, de cela, et le jour d'après il y avait une autre déclaration portant qu'un représentant syndical accusait la direction de quelque chose d'autre. Nous avons téléphoné au journaliste et nous lui avons dit: «Où avez-vous obtenu ces renseignements.» Il a répondu: «Il m'a été fourni, c'est une fuite.» Nous avons dit: Très bien, ce n'est pas une fuite, vous avez obtenu tous ces renseignements il y a trois semaines et vous avez choisi de vous servir des renseignements obtenus de quelqu'un au téléphone. Vous n'avez pas lu le document que nous avons fourni et vous vous fiez à ce que quelqu'un vous a dit au téléphone». Le ministère des Postes n'avait pas le beau rôle à cause de cela. C'est le genre de choses qui ne m'encouragent pas beaucoup à publier n'importe quel rapport qui a été rédigé pour utilsation interne au cours des 10 dernières années.

[*Texte*]

Mr. Dinsdale: Well, I cannot use all my time on this but I would just like to comment that it would be much better to have the debate passed on informed opinion in Parliament rather than on the press.

Mr. Blais: You cannot deny, Mr. Dinsdale, the fact that you are informed of everything that goes on in the Post Office and that you have access to information that is helpful to you in conducting your debate and your business.

Mr. Dinsdale: I have been denied reports formerly, Mr. Chairman, I am sure the Minister is aware.

But let us get to a specific point in labour relations on the grievance procedures that I raised the other day. When are we going to get to the happy situation in Canada where shop stewards and supervisors on the floor of the plant actually dialogue meaningfully rather than having a dialogue of the deaf. It is a confrontation rather than a consultation when dealing with problems. I am constantly referring these matters to the Minister. I referred to one case the other day which is inexcusable and I have more that have come in since but we cannot discuss individual cases here. In the United Kingdman the United States of America they train supervisors and shop stewards together so that they will understand what is required in industrial relations.

Mr. Blais: Great, I fully agree with it. You know there is nothing that I would like better than to have a system whereby the shop stewards and the supervisors were subject to common seminars. We have invited them and I have indicated that and we are doing that with the LCUC. We are right down to the workplace now. We have intergroups between supervisors and stewards. We are trying to do the same thing with CUPW, but CUPW has adopted in its constitution a militant stand. It will not fraternize. As a matter of fact, there was an article in the Toronto *Sun* about a month and a half ago, where the President of the Toronto local of CUPW was being prosecuted, or threatened with prosecution, as a result of having been seen having a beer with somebody from staff relations of the Post Office. This is the sort of stuff that is not conducive to that sort of . . .

Mr. Dinsdale: Right on.

• 1050

Mr. Blais: My directives have been that as soon as we can integrate the CUPW inside, the committees on energy conservation, the committees on the environment, the committees on quality of worklife, the committees on intergroup will be much happier, and that is what we have tried to do. We have invited them, and they have always refused because of a policy decision that they have taken. What we have to do is try to get them to change that policy.

Mr. Dinsdale: Just a brief comment, I see the Chairman giving me his double whammy here.

The way to begin a helpful discussion between CUPW and management is to begin on the floor of the plant. You are feeding the frustrations. You are making it possible for them to perpetuate this militant stance by not resolving the little issues on the floor of the plant. Now, if you get supervisors and

[*Traduction*]

M. Dinsdale: Je ne veux pas prendre tout mon temps sur ce sujet, mais j'aimerais faire une observation, cela vaudra beaucoup mieux que les discussions soient fondées sur une opinion bien informée venant du Parlement plutôt que sur la presse.

M. Blais: Vous ne pouvez nier, monsieur Dinsdale, le fait que vous êtes informé de tout ce qui se passe au ministère des Postes et que vous avez accès à l'information qui peut vous aider dans vos discussions et vos entreprises.

M. Dinsdale: On m'a refusé des rapports antérieurement, monsieur le président, et je suis certain que le ministre le sait.

Mais venons-en à une autre question précise, celle des relations syndicales concernant les procédures de griefs, question que j'ai soulevée l'autre jour. Quand verrons-nous au Canada des dialogues intelligents plutôt que des dialogues de sourds pour les commis et surveillants de magasins? Il s'agit d'une confrontation et non pas d'une consultation pour régler leurs problèmes. Je pose constamment cette question au ministre. Je lui ai parlé d'un cas l'autre jour, qui est inexcusable, et j'ai reçu encore d'autres renseignements depuis, mais je ne peux pas parler ici de cas particuliers. Au Royaume-Uni et aux États-Unis, on forme les commis de magasin et les surveillants pour qu'ils comprennent mieux quelles relations industrielles sont requises.

M. Blais: Très bien. Je suis tout à fait d'accord. Rien ne me ferait plus plaisir que d'avoir un système qui permettrait aux commis de magasins et aux surveillants de participer aux réunions. Nous les avons invités à le faire, je l'ai déjà mentionné, et ce que nous faisons actuellement avec le LCUC. Nous avons des colloques entre surveillants et commis. Nous essayons de faire la même chose avec CUPW, mais ce dernier a adopté dans sa constitution une attitude militante. Il ne veut pas fraterniser. Il y avait justement un article dans le *Toronto Sun* il y a un mois et demi indiquant que le président de la section de Toronto du syndicat des postiers faisait face à des poursuites ou était menacé de poursuites pour avoir été vu en train de prendre un verre avec un représentant de la section des relations de travail du ministère des Postes. C'est ce genre d'incident qui risque de nuire . . .

M. Dinsdale: Parfaitement.

M. Blais: Mes directives visent à ce que le syndicat des postiers soit intégré au comité de la conservation de l'énergie et de l'Environnement, de l'amélioration du milieu de travail, des relations entre groupes. C'est ce que nous avons essayé de réaliser. Nous avons invité les représentants du syndicat à en faire partie, mais ils ont toujours refusé à cause de cette ligne de conduite qu'ils ont établie pour eux-mêmes. Nous voulons les amener à changer cette ligne de conduite.

M. Dinsdale: Je voudrais faire seulement une brève observation. Je vois le président qui menace de me couper la parole.

La façon d'amener un dialogue utile entre le syndicat des postiers et la direction des postes est de commencer au bas de l'échelle. Vous contribuez à ce sentiment de frustration. Vous permettez que le syndicat maintienne son attitude militante en ne vous attaquant pas aux problèmes au niveau des travail-

[*Text*]

if you get stewards talking together and really trying to be helpful and to establish a good human relationship situation, then CUPW has to back off from its militant stance. This has been proved in the U.K.

I am going to send you some grievances that will make your hair stand on end, even though it is getting a litle thin on the top. It is just shocking! I have got the whole thing documented.

Mr. Blais: I agree with you. There is no doubt that it is a two-way street. In human relations it is always a two-way stret. But when the policy of the union is: speak to your supervisors on business only, never ask him how he is, do not talk to him about his daughter or his recent marriage, just talk to him about business . . . The other thing is that I do not want to start washing dirty linen in public, which comes back to our reports.

Mr. Dinsdale: Well, sometimes speaking the truth in love is a good . . .

Mr. Blais: Sometimes it is conducive to proper relations, but then again sometimes it is not. And I think in terms of labour relations the more we try to resolve the problems in-house and the less publicity we get relating to our attempts, the better off we will be.

The Chairman: Thank you, Mr. Dinsdale.

Mr. Haliday.

Mr. Halliday: Thank you, Mr. Chairman. I apologize first, Mr. Chairman, for having missed some previous meetings, and I hope I am not overlapping in my questions to the Minister.

Mr. Blais: I will probably overlap in my replies and answers.

Mr. Halliday: First I just want to follow along the last thought that Mr. Dinsdale had, and he was alluding to the management and labour problems. Do you require that any of your senior officials visit other countries, other jurisdictions, to see what is being done there?

Mr. Blais: Yes, we do, constantly. We belong to the Universal Postal Union, the UPU. We are one of the first members and one of the most active members as well. As a matter of fact, this postal official was supposed to go across the pond. I was supposed to be there now as a matter of fact. My officials are in constant contact with other postal administrations. We exchange information.

As a matter of fact, we also try to sell our technology abroad, and we are now engaged in a marketing attempt to try to recoup some of our investment by selling some of the technology that we have developed in the Post Office, which of course is receiving rave reviews in the international market.

Mr. Halliday: Do any members of CUPW, Mr. Chairman, visit other jurisdictions to see how problems are settled there?

Mr. Blais: Well, that is a very good idea. I do not want to promise any money in that area, but if there is some way of trying to encourage that sort of exchange, I have no difficulty in doing that. As a matter of fact, I think one of the members

[*Translation*]

leurs. Si vous pouvez amener les surveillants et les représentants syndicaux à se parler, à s'aider et à établir des contacts, le syndicat des postiers devra abandonner cette attitude. C'est ce qui s'est produit au Royaume-Uni.

Je peux vous montrer des griefs qui vous feront dresser les cheveux sur la tête, même si vous commencez à les perdre. C'est incroyable! J'ai tous les documents en mains.

M. Blais: Je suis d'accord avec vous. Il n'y a aucun doute qu'il faut de la bonne volonté de part et d'autre. C'est toujours ainsi, mais lorsqu'un syndicat impose comme ligne de conduite à ses membres de ne parler aux surveillants que lorsque cela est nécessaire, de ne jamais leur demander comment ils font, de ne jamais s'informer de leurs familles ou de ce qui se passe chez eux . . . Par ailleurs, je ne veux pas commencer à laver mon linge sale en public, mais revenons-en au rapport que nous avons présenté.

M. Dinsdale: Dire la vérité est parfois bon . . .

M. Blais: C'est parfois utile, parfois nuisible, dans les rapports entre personnes. Certainement qu'en matière de relations ouvrières, il est préférable de régler les problèmes chez soi, avec le moins de publicité possible sur les diverses tentatives qui sont faites.

Le président: Je vous remercie, monsieur Dinsdale.

Monsieur Halliday.

M. Halliday: D'abord, je tiens à m'excuser de n'avoir pu assister aux réunions précédentes. J'espère que je ne vais pas poser de questions auxquelles le ministre a déjà répondu.

M. Blais: Je vais probablement me répéter moi-même dans mes réponses.

M. Halliday: Je voudrais revenir au sujet que discutait M. Dinsdale lorsqu'il parlait des problèmes de relations ouvrières. Exigez-vous que vos fonctionnaires se rendent dans d'autres pays afin de voir ce qui s'y fait?

M. Blais: Nous encourageons ce genre de chose constamment. Nous faisons partie de l'Union postale universelle. Nous en avons été l'un des premiers membres et nous sommes toujours considérés parmi les plus actifs. Ce haut fonctionnaire-ci devrait être en Europe. Je devrais y être aussi. Mes hauts fonctionnaires sont continuellement en contact avec leurs homologues des autres pays. Il y a échange d'informations.

Nous essayons de vendre nos moyens techniques à l'étranger. C'est une façon pour nous de recouvrer une part des dépenses que nous avons engagées à ce niveau au ministère des Postes. Nos techniques font d'ailleurs l'objet d'éloges sur le marché international.

M. Halliday: Les membres du syndicat des postiers se rendent-ils dans d'autres pays afin de voir de quelle façon les problèmes y sont réglés?

M. Blais: Ce serait une bonne idée. Je ne veux pas m'engager dès maintenant à verser des fonds à cette fin, mais s'il y avait moyen d'encourager ce genre d'échange, je n'y verrais pas d'inconvénient. Je pense qu'il y a même un membre du

[*Texte*]

of CUPW was very active recently on a conference of the International Labour Organization. I seem to have read a report from a mass of paper that I go through on a regular basis.

• 1055

Mr. Halliday: Mr. Chairman, Mr. Postmaster General, Mr. Dinsdale alluded to the supervisor-steward relationship at that level. What would you think about sending some pairs of supervisors and stewards over to Britain at that level where they can see how problems are settled in another jurisdiction and perhaps you might break down some of that militancy that you have now at the upper levels of the union.

Mr. Blais: Again, I thank you for your suggestion, I think it is a very good one. I really feel that in terms of human relations, because we are dealing with the same factors, experiences in other jurisdictions would be most helpful, indeed. The only problem is that presently I think they would have to travel on separate planes in accordance with the . . . that is one of the difficulties. We want to increase that sort of relationship, we want to increase that rapport. We have established a management school; we have our first graduates, 180 middle managers graduated in Sudbury about a month ago, if I recall correctly. They were very enthused by the program and a large portion of that program related to labour problems.

Mr. Halliday: Mr. Chairman, I have two short questions here about the postal service. One relates to the problem which we all realize exists regarding slow delivery and I do not want to make fun of it, but there is no doubt that in terms of the delivery between my office here and my home in the constituency, it can be done overnight, and we not infrequently have that. Recently, we had several occasions where it took four days and that was not over a week end. There used to be a day when all letters were date stamped when they stopped at another post office. There used to be a date stamp at the post office where it arrived, for instance, Kitchener is the main centre and when it arrived in Kitchener it would be date stamped there and date stamped in my own village, but now there is no date stamp. Here is an example of the problem. Recently a letter came air mail from Britain that took roughly four weeks. The only date stamp on that was the date stamp in Britain. I have no idea where it arrived in Canada or whether the delay was in Britain or the delay was in Canada. I would think you would alleviate a lot of our distress if we knew where the delays were and if you had the date stamps of where the letter stopped en route.

Mr. Blais: I will give you the general principle and I will ask Mr. Corkery to provide you with the specifics. You see the postal system in order to effect speed has always adopted the philosophy that the least handling the faster the service. So basically the principle is you dunk it in the system at one end and it surfaces at the other end.

An hon. Member: Hopefully.

[*Traduction*]

syndicat des postiers qui a joué un rôle très actif lors d'une conférence récente de l'Organisation internationale du travail. Je me souviens d'avoir lu quelque chose à ce sujet dans la masse de rapports que je dois examiner régulièrement.

M. Halliday: Monsieur le ministre, M. Dinsdale a parlé des rapports entre surveillants et représentants syndicaux. Que penseriez-vous de l'idée d'envoyer des surveillants et des représentants syndicaux deux par deux en Grande-Bretagne afin qu'ils voient de quelle façon les problèmes sont réglés là-bas? Ce serait peut-être un bon moyen de mettre fin à cette attitude de militant qui se retrouve aux échelons supérieurs du syndicat.

M. Blais: Je vous remercie de votre suggestion. Je pense qu'elle est excellente. Puisque nous parlons de rapports entre les gens, puisque les conditions sont à peu près les mêmes, l'expérience des autres pays pourrait nous être très utile. Le problème est qu'actuellement ils ne pourraient pas prendre le même pavillon . . .il y a ce genre de difficulté. Nous voulons favoriser ces rencontres, ces rapports. Nous avons établi une école de gestion; les premiers diplômés, 180 directeurs moyens, sont sortis de cette école de Sudbury, il y a environ un mois. Ils se sont dit enchantés du programme et une grande partie de ce programme a trait aux relations ouvrières.

M. Halliday: J'ai deux petites questions à poser au sujet du service postal. Le premier a trait au problème de la livraison trop lente. Je ne tiens pas à faire de plaisanteries à ce sujet. Je sais que pour se rendre de mon bureau à ma demeure dans ma circonscription, une lettre met parfois une seule nuit. Il n'est pas rare que cela se produise. Récemment, cependant, la livraison a pris jusqu'à 4 jours et ce n'était pas en fin de semaine. Il fut un temps où toutes les lettres étaient estampillées avec la date alors qu'elles parvenaient à un bureau de poste. Par exemple, lorsqu'une lettre arrivait à Kitchener, qui est un centre important, elle était estampillée avec la date et plus tard lorsqu'elle parvenait à mon village elle était de nouveau estampillée. Maintenant les lettres ne sont plus estampillées avec la date. Je vous donne un exemple, l'autre jour, une lettre m'est parvenue de Grande-Bretagne, elle avait mis 4 semaines pour arriver à destination. La seule date sur cette lettre était celle qui avait été estampillée en Grande-Bretagne, je ne savais pas quand elle était arrivée au Canada, je ne savais pas si le retard s'était produit en Grande-Bretagne ou au Canada. C'est moins frustrant de savoir où le retard s'est produit; si la date est estampillée, on pourrait savoir où la lettre a été interceptée.

M. Blais: Je vais vous dire quelle est la ligne de conduite du ministère et M. Corkery pourra vous fournir les détails. Le service des postes, pour accélérer le processus, a toujours eu pour principe de réduire la manipulation le plus possible. On a toujours voulu que le courrier entre dans un endroit et sorte à un autre.

Une voix: C'est à souhaiter.

[*Text*]

Mr. Blais: It does, yes, it does surface. The loss of mail is very, very, very small in net percentage and net numbers, so it surfaces at the other end. As it goes through the system, what you have to look at are the links. What you do is you test your links and that is why we have established the NAMMS system. We put in the mail and it comes up at the other end, but every week we send through 75,000 pieces, we check each one of the links, we measure the time, we identify the piece, and that piece is directed to the other end of that particular link in that chain and we check that particular link and we check the other links down the wire. Perhaps Mr. Corkery might be able to provide some further information.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, a couple of points. I do not know how far back your memory goes, but mine does not go back quite that far. On the postmarking that you are questioning, there are two situations where we will mark a letter. One is a registered letter, where every time it changes hands basically there is a stroke on it so you can follow its path through the system and that is still with us. If you go back a little farther, to my knowledge the only reason we postmark the first time is to cancel the stamp and then to indicate when it gets introduced into the system. If you go back far enough in our system what we used to do is when a letter got misdirected, it wound up in Vancouver instead of some other spot that it was supposed to be, it was stroked at that stage to indicate to the system as it was sent back, that is where it would up as it was re-directed, it was a signal to you that it had been delayed. We are caught with a situation on expendable dollars. Where do you spend your dollars for return all the way through? It is a cost every time you have to cancel a stamp, and you have to judge what that is worth to us. What you are probably remembering is exactly that. On your problem of the four-day occasion delivery, more than likely what that is is a mis-sort. We will get a mis-sort, and a mis-sorted letter means it is either within the building or it is sent beyond. That means it has gone through the loop, discovered, and come back, and that is when you have it. That is normally what happens. We will run some percentage of that in any post office.

Mr. Halliday: Mr. Chairman, if I could go on to one other topic.

The Chairman: Your last question, Mr. Halliday.

• 1100

Mr. Halliday: This topic sort of concerns the constituency of the Postmaster General too. It is a matter of postal-box charges in small towns. In the name of equity for all citizens of Canada, if you live in a city you have the mail delivered to you; if you live in a real rural area you get it delivered to you; but if you live in a small town or village you have to go and get it yourself. In addition to that, you have the added insult of having to pay for a postal box. I am not sure how you justify that. Have you ever tried to calculate—and I am sure you must have the figures to do it—the cost per family or per house to deliver mail to a city residence, a rural residence on a

[*Translation*]

M. Blais: Et sorte donc quelque part. Il y a très peu de pertes tant en pourcentage qu'en chiffre net. A l'intérieur du système, il faut savoir comment se fait la liaison. Il faut vérifier la liaison et c'est pourquoi le système NAMMS a été établi. Toutes les semaines, nous introduisons 75,000 lettres dans le système et nous vérifions comment fonctionnent les divers maillons de la chaîne. Nous voyons comment chaque pièce passe par les divers maillons. Nous pouvons ainsi revoir tout le système. M. Corkery a sans doute des détails là-dessus.

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Je voudrais simplement signaler quelques points, monsieur le président. Je ne sais pas jusqu'où vous voulez remonter en arrière. En ce qui concerne l'estampillage des lettres, il y deux cas où l'on procède ainsi maintenant. Il y a d'abord le courrier recommandé qui est marqué chaque fois qu'il change de mains de façon à ce que l'on puisse suivre son parcours. Auparavant, pour autant que je me souvienne, la première fois qu'une lettre était estampillée c'était pour annuler le timbre et la deuxième fois pour indiquer quand elle était introduite dans le système. Et à une époque encore plus lointaine, lorsqu'une lettre était réacheminée, par exemple, lorsqu'elle se retrouvait à Vancouver plutôt qu'à sa bonne destination, elle était marquée pour indiquer jusqu'où elle s'était rendue avant d'être réacheminée. On pouvait voir ainsi comment le retard s'était produit. Nous devons juger de la meilleure façon de dépenser les fonds qui nous sont confiés. Comment les utiliser le mieux possible? Il y a des frais chque fois qu'il faut estempiller une lettre. Il faut voir si le jeu en vaut la chandelle. Je ne sais pas s'il faudrait revenir à cette époque que vous avez évoquée. Pour ce qui est des lettres qui ont pris 4 jours à se rendre chez vous, elles ont probablement été mal triées. Ce qui se passe, lorsque des lettres sont mal triées, c'est qu'elles se rendent à l'immeuble ou plus loin. Elles sont remises dans le sytème, découvertes et reviennent. Ce n'est qu'à ce moment-là qu'elles parviennent à destination. Il y a un certain pourcentage de ces cas dans tous les bureaux de poste.

M. Halliday: Je voudrais aborder un autre sujet, monsieur le président.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Halliday.

M. Halliday: Il s'agit d'un problème qui se pose dans la circonscription du ministre des Postes également. Je veux parler des frais de case postale dans les petites villes. C'est une question de justice pour tous les citoyens du Canada. Si vous êtes dans une ville, votre courrier vous est livré, si vous vous trouvez dans une région rurale, de même, même si vous vivez dans une petite ville ou dans un petit village il faut aller le chercher vous-même. Et en plus, vous devez assumer les frais d'une case postale. Je ne sais pas de quelle façon on peut justifier ces frais. Vous êtes-vous jamais demandé ce qu'il en coûte par famille, par maison, pour livrer le courrier dans les

[*Texte*]

rural route, and a village where all you have to do is put it in a little box in the post office?

Mr. Blais: You cannot. And not only can you not figure out the different costs but you could not administer a rate that would reflect the different positions that people are in. What about the guy in Inuvik?

Mr. Halliday: Mr. Chairman, the Postmaster General misunderstands me. Why do we have to charge him $5, $7.50 or $10 for his postal box in the post office building when you actually send a man around to his house when he lives in a town of 20,000 but in this village of 2,000 you do not? He has to go and get his mail, and he has to pay for a receptacle from which he picks it up.

Mr. Blais: That is right.

Mr. Halliday: How do you justify it?

Mr. Blais: The thing is it does not cost him anything for general delivery. If he wants to go and pick up that mail at the wicket and say, have you got a letter from my mother? and they pull it out and give him the letter and he does not pay a damn cent. The thing is that if he wants mail sorted, delivered, and deposited in his own mail box so that he has access to it any time, he must pay in some way. If you go away for two weeks, that letter carrier is dropping your mail in that particular box until he recognizes that there may be some threat to the mail, and then he will put it back. That service is not necessary in terms of the guy who has that lock-box in that particular small town.

I agree that there is an unfairness there. I come from a small town and the postal box is there and we have to pay for it. It is part of the service that we pay for. It is better to receive it at home. You get a better service and so on. But the inequities in our system are all over the place but that is a result of the universal nature of the service we provide. We touch everybody in all circumstances, under all conditions, and, being human, we just do not have the software to program it so that it is absolutely fair to everyone.

The Chairman: Thank you, Mr. Halliday.

The Minister has indicated that he has to leave for a special meeting. I have two other questioners, Mr. Munro and Mr. Scott. Mr. Corkery, I believe, has agreed to stay, and we can end the meeting with Mr. Scott.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Could I just get one question in to the Minister before he departs? I will not hold him up too much.

The Chairman: Mr. Munro.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): It is related to the question raised by Mr. Dinsdale on the shop steward supervisor level. The present Minister was a member of the Committee looking into the Finkelman report. Has the Minister been able to further that cause so that we will have that report, which is as important to his department as it is to any other? Can you give us any idea as to when we are likely to see it? Has he seen it lately himself?

[*Traduction*]

villes, dans les campagnes, par rapport à ce qu'il en coûte dans les villages où il suffit de le placer dans des cases au bureau de poste?

M. Blais: C'est impossible à calculer. Non seulement cela, il est impossible d'avoir des tarifs qui tiennent compte du lieu de résidence. Qu'en coûterait-il à celui qui demeure à Inuvik?

M. Halliday: Le ministre des Postes a sans doute mal compris. Pourquoi exiger de l'habitant d'un village $5, $7.50 ou $10 de frais de case postale dans un bureau de poste quand dans les villes il y a un facteur qui fait la livraison à domicile? Dans les villes de 20,000 habitants c'est possible, mais non dans les villages de 2,000 habitants. Dans les villages, il faut aller chercher son courrier et en plus payer pour la case postale.

M. Blais: C'est exact.

M. Halliday: Comment pouvez-vous justifier cela?

M. Blais: La livraison normale ne coûte rien dans un village. Si quelqu'un veut se présenter au guichet et demander son courrier, on le lui remet. Cela ne lui coûte absolument rien. Cependant, s'il veut que son courrier soit trié, déposé dans une case postale pour qu'il y ait accès en tout temps, il doit en faire les frais. Dans les villes, si quelqu'un s'absente pendant 2 semaines, le facteur continue de mettre le courrier dans la boîte aux lettres jusqu'à ce qu'il s'aperçoive qu'il peut y avoir danger. Ce service n'a pas nécessairement d'équivalent dans les petites villes ou les villages où il y a des cases postales.

Je sais que ce n'est pas toujours juste. Je viens moi-même d'une petite ville; il y a là des cases postales et il faut les payer. Tout cela fait partie du service. Et c'est un meilleur service qu'à domicile. Il y a des injustices à bien d'autres niveaux, mais tout cela tient au caractère universel du service que nous fournissons. Nous desservons les gens quelles que soient les circonstances, quelles que soient les conditions; nous n'avons pas le programme qui permet d'être juste envers tout le monde.

Le président: Je vous remercie, monsieur Halliday.

Le ministre a fait savoir qu'il doit se rendre à une réunion spéciale. J'ai encore les noms de M. Munro et M. Scott. M. Corkery a accepté de rester jusqu'à la fin, de sorte que M. Scott pourra avoir son tour.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Puis-je poser une seule question au ministre avant qu'il ne parte? Je ne le retiendrai pas trop longtemps.

Le président: Monsieur Munro.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Je veux revenir sur le sujet qu'a abordé M. Dinsdale, les rapports entre surveillants et représentants syndicaux. Le ministre actuel a été membre du comité et chargé d'examiner le rapport Finkelman. A-t-il pu faire avancer les choses quelque peu pour ce qui est de ce rapport qui est aussi important pour son ministère que n'importe quel autre? Peut-il indiquer quand il nous sera possible d'en prendre connaissance? L'a-t-il vu lui-même récemment?

[*Text*]

Mr. Blais: Mr. Munro is very much aware of my interest in getting the legislation that comes out of that report. For a number of reasons, I have been wanting it for some time. Yes, I have seen the report. Yes, I have seen some consequences, but I cannot, at this time, advise Mr. Munro as to when it is going to be brought forward.

Mr. Munro (Esquimalt-Saanich): Is there anything members can do to get it brought forward?

Mr. Blais: Yes. You could always ask questions in the House of the House Leader.

The Chairman: Thank you, Mr. Munro.

Mr. Scott.

Mr. Scott: Thank you very much, Mr. Chairman. I will excuse the Minister.

Mr. Blais: Thank you very much, Mr. Scott.

The Chairman: On behalf of the members I would like to thank the Minister for appearing before us in the last two meetings. Thank you, Mr. Blais.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Mr. Scott.

• 1105

Mr. Scott: I have a concern about late mail deliveries, and of course that has been well covered. But there are many of us who feel we could speak on it yet, I am sure, Mr. Chairman.

One matter that concerns me is rural mail delivery, Mr. Corkery, and I hope I am not too late in speaking to that. I do not know whether that was supposed to be covered earlier or not. Anyway, last year I was approached with a petition—I forget the number of names that were on the petition now—in respect of the laxity and poor rural mail delivery service. Cheques were found in the snowbank in the spring thaw, and they were also found in the carrier's vehicle when he took it to the garage for repair. This was something that was too serious a matter to deal with locally. I made representation to the area manager, whom I feel dealt with it in a very responsible manner. He passed that on to the department in Ottawa for investigation. And four months later, with no reply back, I inquired of the area manager again, because I was continuing to receive complaints from the people concerned, and I was informed just to leave things quiet, that the mail contract was coming up for renewal within a few months and everything would hopefully right itself. But, lo and behold, when the mail contract came up again, the same chap received the contract. So our problem starts all over again. How can we excuse that? What do I tell these people? How do I defend the department when the situation has been going on for some time like this? And now this same carrier is coming to me and saying that he is going to throw it up because he cannot make ends meet. Grant you, probably he bid too low. But I think he will throw it up. I feel this matter was set aside, as it was stated to me, by certain individuals for more serious problems. Now, where do I go from here? I have waited for some time for this opportunity.

[*Translation*]

M. Blais: M. Munro sait très bien quel intérêt je prends à la loi issue de ce rapport. Pour un certain nombre de raisons, je dois attendre encore. J'ai vu le rapport, je sais quelles peuvent être ses incidences, mais je ne puis pour l'instant indiquer à M. Munro quand il sera rendu public.

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Les députés peuvent-ils faire quelque chose pour accélérer le processus?

M. Blais: Ils peuvent toujours s'adresser au Leader à la Chambre.

Le président: Merci, monsieur Munro.

Monsieur Scott.

M. Scott: Merci, monsieur le président. Le ministre peut s'en aller s'il le désire.

M. Blais: Je vous remercie, monsieur Scott.

Le président: Au nom de tous les députés ici présents, je tiens à remercier le ministre d'avoir bien voulu comparaître lors des deux dernières séances. Merci, monsieur Blais.

Des voix: Bravo!

Le président: Monsieur Scott.

M. Scott: Je m'inquiète quelque peu des retards dans les livraisons, mais ce sujet a déjà été discuté. Il y en a beaucoup parmi nous qui en auraient long à dire là-dessus, monsieur le président.

Un autre sujet qui m'intéresse, monsieur Corkery, est celui de la livraison rurale, et j'espère qu'il n'est pas trop tard pour en parler. Je ne sais pas s'il en a été question plus tôt. L'année dernière, on m'a présenté une pétition, je ne me souviens plus du nombre de noms qui y figuraient, concernant le manque de régularité dans le service rural ainsi que sa piètre qualité. Par exemple, on a trouvé des chèques dans la neige au printemps ainsi que dans des garages lorsque les véhicules des proposés s'y trouvaient pour réparation. Il s'agissait d'un problème trop grave pour qu'il soit réglé localement. J'ai donc alerté le directeur régional qui s'est montré très empressé. Il a à son tour fait part du problème au ministère à Ottawa pour enquête. Quatre mois plus tard, je n'avais toujours pas de réponse. Je me suis adressé de nouveau au directeur régional parce que les plaintes continuaient d'affluer. On m'a alors dit que je devais tout simplement attendre, que le contrat pour la livraison du courrier était en voie d'être renouvelé et que la situation s'améliorerait. Or, à ma grande surprise, lorsque le contrat a été renouvelé, c'est le même entrepreneur qui se l'est vu accordé. Le problème reste donc entier. Qui en est responsable? Que dois-je répondre à mes commettants? Comment puis-je défendre le ministère lorsque la situation dure depuis aussi longtemps? Et l'entrepreneur lui-même vient me voir pour me dire qu'il ne peut plus joindre les deux bouts et qu'il va abandonner. Je sais qu'il a présenté une soumission trop basse. Il devra abandonner. Je me suis laissé dire qu'on n'avait pas voulu s'occuper de cette affaire parce qu'il y avait des problèmes plus graves à régler. Que faut-il faire maintenant? Il y a longtemps que j'attends une occasion comme celle-ci.

[*Texte*]

Mr. Corkery: Well, let me defend the rural mail couriers in total. They are the most dedicated group probably that we relate to as a family, and generally they are the most reliable group that I have ever run across. A more dedicated group we could not ask for.

Granted in any large group there will be the odd one with which we do not have this rapport. Now, in most cases the rural route contracts are out of a local post office and either that postmaster, his area manager, or the district director, are directly concerned with the tendering process, the selection and the management of it. And usually what happens, what we expect to have happen, is that a complaint will go back right to the manager of that rural route courier and there will be some decisions made at that stage in terms of either discipline, withdrawal of the contract, or whatever has to take place.

I am surprised that you have tabled one and that there has been this kind of response. Basically it should be the responsibility of the district director. I am sorry, sir, I do not know what part of the country you are from, but I will gladly follow it up for you.

Mr. Scott: We will talk to it later.

Mr. Corkery: Please do, because I would like to. There is no excuse for that kind of performance.

Mr. Scott: But, as I said, the manager felt this was of too serious a nature for him to deal with it and he passed it on to the department of investigations branch in Ottawa.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, there are security investigators assigned to each district in Canada to cope with that kind of situation. Basically that is as far as he has to go. But that is a mechanical problem inside our house.

Mr. Scott: Okay, we will discuss it later.

Mr. Corkery: If you will, please.

Mr. Scott: Good enough.

This is really not a complaint but an inquiry about the parcel delivery service in communities. I am receiving complaints from businessmen that this parcel delivery—I guess he would be a contractor—delivers between 12 and 1 o'clock and normally they are closed at this time. Is there any specific time set for this delivery? Is he required, according to a contract, to delivery between, say, 8 and 12 o'clock or 1 and 5 o'clock? What is the story on that?

Mr. Corkery: Unless I knew the specific context, Mr. Chairman, I really would not know what is going on. That is strange, I just cannot conceive of a situation where we would narrow delivery down to that time, and again, if it is that kind of local problem, it should go back to the postmaster and he should be asked what on earth is going on. That would be a private contractor that we had contracted with to deliver parcels.

Mr. Scott: That is right.

[*Traduction*]

M. Corkery: Permettez-moi de me ranger du côté des gens qui font la livraison du courrier dans les régions rurales de façon générale. Ils sont les gens les plus dévoués de cette grande famille que nous formons. Ils forment probablement le groupe le plus fiable que j'ai eu l'occasion de rencontrer. Il est impossible d'avoir un meilleur groupe.

Il y en a toujours qui font exception à la règle. Pour la plupart des contrats de livraison rurale, ce sont les bureaux de postes locaux, les directeurs locaux, les directeurs régionaux ou de districts qui s'occupent directement de mander des soumissions, d'adjuger des contrats et de veiller à leur accomplissement. De la façon dont les choses doivent se dérouler, les plaintes vont au directeur concerné et c'est à lui de prendre ces décisions relativement à l'entrepreneur; il prend des mesures disciplinaires, retire le contrat ou procède autrement.

Je suis surpris que votre plainte ait donné lieu à ce genre de réaction. D'une façon générale, c'est le directeur de district qui est responsable. Malheureusement, j'ignore de quelle région du pays vous êtes. Si vous le désirez, j'essaierai de m'informer de cette affaire pour vous.

M. Scott: Nous pourrons en parler plus tard.

M. Corkery: Je voudrais bien, parce qu'il n'y a vraiment pas d'excuse à ce genre d'attitude.

M. Scott: Je répète que le directeur a cru que le problème était trop grave pour qu'il puisse s'en occuper lui-même. Il a alerté le ministère à Ottawa pour qu'il fasse enquête.

M. Corkery: Il y a des enquêteurs dans chaque district au Canada pour éviter ce genre de situation. C'est à l'enquêteur que le directeur aurait dû s'adresser. De toute façon, c'est un problème interne.

M. Scott: Nous pourrons en parler plus tard.

M. Corkery: Quand vous voudrez.

M. Scott: Très bien.

Je vais maintenant vous faire part non pas d'une plainte, mais d'une demande concernant la livraison des colis dans les localités. Il y a un homme d'affaires, je suppose qu'il s'agit d'un entrepreneur, qui me signale que la livraison des colis se fait entre midi et une heure et que son bureau est fermé à ce moment-là. Y a-t-il une heure en particulier pour la livraison des colis? Les préposés, aux termes de leur contrat, doivent-ils faire la livraison entre 8 heures et midi ou une heure et cinq heures, par exemple? Qu'en est-il?

M. Corkery: A moins d'avoir un exemple précis sous la main, je ne puis vous dire ce qu'il en est. C'est étrange mais je ne peux pas songer à une situation où la livraison ne se ferait qu'au cours d'un temps aussi limité. Une fois de plus, s'il s'agit d'un problème local, on devrait s'adresser au ministre des Postes et on devrait pouvoir déterminer ce qu'il en est. Il doit s'agir d'une compagnie privée à qui nous avons demandé, par contrat, de faire la livraison des colis.

M. Scott: C'est cela.

[*Text*]

• 1110

Mr. Corkery: How big a city?

Mr. Scott: Fifteen thousand. Lindsay is the town, if you want to know.

Mr. Corkery: There is no logic to that, and it is one that should be corrected locally. We will chase that one down certainly. There is no reason for that.

We have a problem in parcel delivery, in that what we are finding in the larger cities is that people are not at home in the day. Neither the husband or the wife is home, and we are going to have to look to change our complete distribution system because of that. But 12 to 1 o'clock is a little tight.

Mr. Scott: Of course as I mentioned, this was a business, and they are closed between 12 and 1 o'clock, for lunch hour.

Mr. Corkery: And you are saying that is the only time they are delivered?

Mr. Scott: Well, that is the information that I have received. I would be glad to supply you with further information.

Mr. Corkery: Please do, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott.

Thank you, Mr. Corkery, and your officials, for appearing before us this morning.

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: While Mr. Corkery is still with us, and as he is the former boss of the Toronto area, I wonder if I could ask a few questions.

The Chairman: Well we have other Committee members who have commitments, Mr. Dinsdale. It is already 11:10. I will permit you one question if you like and, then, we will have to adjourn it.

Mr. Dinsdale: Well there are a lot of problems in Toronto, as Mr. Corkery knows. We get continuous complaints, and perhaps we can put it into the nutshell this way. I was concerned that the Postmaster General said that 65 per cent of the mail is still being sorted manually, and this is obviously one of the difficulties. But have you, now, resolved the mechanization problem with the parcel sorter? Has the contract been taken from Computing Devices, Com Dev, and has that little difficulty been sorted out? And has the United Parcel Service invaded the city of Toronto and the whole golden triangle area which includes London, the Niagara Peninsula, Hamilton, etc.?

Mr. Corkery: Those are three questions, but I will try to answer them.

The Chairman: Please be as brief as possible, Mr. Corkery, because we have to adjourn this meeting.

Mr. Corkery: I will try to be very brief.

On parcel sorting first: we have got our first breakthrough on the parcel sorters, in Toronto. They work in a single shift

[*Translation*]

M. Corkery: Quelle est la population de la ville?

M. Scott: Quinze mille habitants. Il s'agit de Lindsay, pour tout dire.

M. Corkery: Ce n'est pas logique. C'est un problème qu'on devrait régler au niveau local. Je vais certainement me renseigner. Je ne vois pas pourquoi c'est ainsi.

Nous avons un problème de livraison des colis, car dans les grandes villes, les gens ne sont pas à la maison durant la journée. On ne peut trouver ni le mari ni la femme et nous allons devoir repenser tout notre système de redistribution à cause de cela. Mais je pense qu'une heure, entre midi et 13 heures, c'est bien mince.

M. Scott: Comme je vous l'ai dit, il s'agit d'une maison d'affaires qui ferme entre midi et 13 heures, à l'heure du déjeûner.

M. Corkery: Et vous me dites que c'est le seul moment où les colis sont livrés, c'est bien cela?

M. Scott: C'est ce qu'on me dit, mais je me ferais un plaisir de vous donner d'autres renseignements.

M. Corkery: Je vous en prie, faites-le.

Le président: Merci, monsieur Scott.

Merci, monsieur Corkery et merci aux fonctionnaires venus ce matin.

M. Dinsdale: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: M. Corkery était directeur régional à Toronto et je profite de son passage ici pour lui poser quelques questions.

Le président: Mais d'autres de nos collègues ont des engagements, monsieur Dinsdale. Il est déjà 11 h 10. Je vous permets de poser une question et ensuite je lèverai la séance.

M. Dinsdale: A Toronto, M. Corkery ne l'ignore pas, il y a beaucoup de problèmes. Nous recevons constamment des plaintes et peut-être que je pourrais les résumer ainsi. Le ministre des Postes nous a dit que 65 p. 100 du courrier était encore trié à la main et c'est là une des difficultés. Avez-vous cependant résolu votre problème d'automatisation du triage des colis? A-t-on adjugé un contrat à la compagnie Computing Devices, ComDev? Les difficultés sont-elles aplanies? Est-ce que la United Parcel Service dessert la ville de Toronto et tout le triangle doré qui comprend London, la péninsule du Niagara et Hamilton?

M. Corkery: Vous m'avez posé là trois questions, mais je vais essayer d'y répondre.

Le président: Soyez aussi bref que possible monsieur Corkery, parce que nous devons lever la séance.

M. Corkery: J'essaierai.

Pour ce qui est du tri des colis, nous avons franchi une première étape avec nos trieuses de colis à Toronto. Nous

[*Texte*]

and we are delighted with the early technical results. It is a long way forward.

Mr. Dinsdale: Is ComDev delivering?

Mr. Corkery: ComDev is still on there delivering, and we are delighted with their performance at this state. It is a significant change.

That is two questions.

Third question was on the United Parcel Service. Yes, they are there throughout the whole of the Southern Ontario area, they are a very significant competitor.

The Chairman: Thank you, Mr. Dinsdale.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

n'avons qu'une seule équipe de travail et nous sommes ravis des premiers résultats obtenus. Nous sommes encore loin du but cependant.

M. Dinsdale: Est-ce que la ComDev fait la livraison?

M. Corkery: La ComDev est toujours à la tâche et nous sommes ravis des résultats obtenus, pour l'instant. C'est un changement important.

Voilà pour vos deux questions.

La troisième maintenant. La *United Parcel Service* dessert tout le sud de l'Ontario, et la société est un de nos plus sérieux concurrents.

Le président: Merci, monsieur Dinsdale.

La séance est levée.

WITNESS—TÉMOIN

At 9:30 a.m.
From the Department of the Post Office:
Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General.

A 9 h 30 du matin
Du ministère des Postes:
M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Monday, May 30, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 15

Le lundi 30 mai 1977

Président: M. John Campbell

Government Publications

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Transportation facilities and transportation problems in the Atlantic Provinces

CONCERNANT:

Les facilités de transport et les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY

Second Session of the Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la trentième législature, 1976-1977

25554—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Benjamin
Cadieu
Campbell (Miss)
(*South Western Nova*)
Crosbie
Flynn
Forrestall
Fortin
Gendron

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Harquail
Landers
Loiselle
(*Saint-Henri*)
McGrath
McKenzie
McRae
Parent
Whiteway
Whittaker

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Friday, May 13, 1977:

Mr. Parent replaced Mr. Roy (*Laval*);

Mr. McRae replaced Mr. Condon;

Mr. McIsaac replaced Mr. Turner (*London*);

Mr. Baker (*Gander-Twillingate*) replaced Mr. Loiselle (*Chambly*);

Miss Campbell (*South Western Nova*) replaced Mr. Flynn;

Mr. Landers replaced Mr. Smith (*Saint-Jean*).

On Thursday, May 26, 1977:

Mr. Forrestall replaced Mr. Halliday;

Mr. Nowlan replaced Mr. McCleave;

Mr. Whiteway replaced Mr. Darling;

Mr. Cadieu replaced Mr. Clarke (*Vancouver Quadra*);

Mr. McCain replaced Mr. Dinsdale;

Mr. Flynn replaced Mr. McIsaac;

Mr. Gendron replaced Mr. Caron.

On Monday, May 30, 1977:

Mr. McGrath replaced Mr. McCain;

Mr. Crosbie replaced Mr. Nowlan.

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le vendredi 13 mai 1977:

M. Parent remplace M. Roy (*Laval*);

M. McRae remplace M. Condon;

M. McIsaac remplace M. Turner (*London*);

M. Baker (*Gander-Twillingate*) remplace M. Loiselle (*Chambly*);

M^lle Campbell (*South Western Nova*) remplace M. Flynn;

M. Landers remplace M. Smith (*Saint-Jean*).

Le jeudi 26 mai 1977:

M. Forrestall remplace M. Halliday;

M. Nowlan remplace M. McCleave;

M. Whiteway remplace M. Darling;

M. Cadieu remplace M. Clarke (*Vancouver Quadra*);

M. McCain remplace M. Dinsdale;

M. Flynn remplace M. McIsaac;

M. Gendron remplace M. Caron.

Le lundi 30 mai 1977:

M. McGrath remplace M. McCain;

M. Crosbie remplace M. Nowlan.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Friday, May 13, 1977

Ordered,—That the Standing Committee on Transport and Communications be authorized to travel to St. John's, Newfoundland, Saint John, New Brunswick, and Halifax, Nova Scotia between the 29th of May and the 4th of June, 1977 for the purpose of examining transportation facilities and studying transportation problems in the Atlantic provinces, and that the necessary supporting staff do accompany the Committee.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Le vendredi 13 mai 1977

Il est résolu,—Que le Comité permanent des transports et des communications soit autorisé à voyager à Saint-Jean, Terre-Neuve, Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et Halifax, Nouvelle-Écosse, du 29 mai au 4 juin 1977, aux fins d'examiner les facilités de transport et d'étudier les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique, et que le personnel de soutien nécessaire l'accompagne.

ATTESTÉ:

Le greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MAY 30, 1977
(17)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met in St. John's, Newfoundland, at 9:05 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Crosbie, Flynn, Forrestall, Gendron, Harquail, McGrath, McKenzie, McRae, Parent, Whiteway and Whittaker.

Other Member present: Mr. Corbin.

Witnesses: The Honourable James A. Morgan, Minister of Transport and Communications for the Province of Newfoundland. *From the C.N. Newfoundland Dockyard:* Mr. A. A. (Albert) Burgess, Manager. *From the Corner Brook Economic Development Corporation Limited:* Mr. Wm. MacD. Brown, President. *From Harmon Corporation:* Mr. Noel Clarke, Solicitor. *From the Town of Stephenville:* Mr. James Campbell, Mayor. *From the City of St. John's:* Mrs. D. Wyatt, Mayor.

The Order of Reference dated Friday, May 13, 1977, being read as follows:

> *Ordered,*—That the House of Commons Standing Committee on Transport and Communications be authorized to travel to St. John's, Newfoundland; St. John, New Brunswick; and Halifax, Nova Scotia between the 29th of May and the 4th of June, 1977 for the purpose of examining transportation facilities and studying transportation problems in the Atlantic provinces; and that the necessary supporting staff do accompany the Committee.

The Honourable James A. Morgan made an opening statement and answered questions.

Mr. Burgess read an opening statement and answered questions.

It was agreed,—That the documents submitted by Mr. Brown entitled "Have a look at Corner Brook", "Aide-Mémoire of the Distribution of Newsprint from the Corner Brook mill", and "Executive Summary: Corner Brook Harbour Development Study" be filed with the Clerk of the Committee. (*Exhibit "A"*).

It was agreed,—That the brief submitted by Harmon Corporation be taken as having been read.

Mr. Clarke read an opening statement and answered questions.

Mr. Campbell made an opening statement and answered questions.

Mrs. Wyatt made an opening statement and answered questions.

At 12:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 30 MAI 1977
(17)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à Saint-Jean, Terre-Neuve, à 9 h 05 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Crosbie, Flynn, Forrestall, Gendron, Harquail, McGrath, McKenzie, McRae, Parent, Whiteway et Whittaker.

Autre député présent: M. Corbin.

Témoins: L'honorable James A. Morgan, ministre des Transports et Communications de la province de Terre-Neuve. *De la C.N. Newfoundland Dockyard:* M. A. A. (Albert) Burgess, gérant. *Du Corner Brook Economic Development Corporation Limited:* M. Wm. MacDonald Brown, président. *De Harmon Corporation:* M. Noel Clarke, conseiller juridique. *De la Ville de Stephenville:* M. James Campbell, maire. *De la Cité de St-John's:* M^me^ D. Wyatt, maire.

Lecture est faite de l'ordre de renvoi du vendredi 13 mai 1977 qui figure ci-après:

> *Il est résolu,*—Que le Comité permanent des transports et des communications soit autorisé à voyager à Saint-Jean, Terre-Neuve, Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et Halifax, Nouvelle-Écosse, du 29 mai au 4 juin 1977, aux fins d'examiner les facilités de transport et d'étudier les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique, et que le personnel de soutien nécessaire l'accompagne.

L'honorable James A. Morgan fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Burgess fait lecture d'une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Il est convenu,—Que les documents soumis par M. Brown intitulés «*Have a look at Corner Brook*», «*Aide-Mémoire of the Distribution of Newsprint from the Corner Brook mill*», et «un résumé de l'administration: *Corner Brook Harbour Development Study*» soient remis au greffier du Comité. (*Pièce «A»*).

Il est convenu,—Que le mémoire présenté par Harmon Corporation soit considéré comme ayant été lu.

M. Clarke fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Campbell fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M^me^ Wyatt fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 12 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Monday, May 30, 1977

• 0910

[*Texte*]

The Chairman: We have the necessary number of members to start hearing evidence, but before we proceed, on behalf of all the Committee members, I would like to say how happy and pleased we are to be in St. John's, Newfoundland.

The Committee, basically, is here to study transportation problems in the Atlantic provinces, and report back to the House of Commons any suggestions or recommendations that the Committee feels that it should make.

We will commence consideration of our Order of Reference, which is as follows:

> That the Standing Committee on Transport and Communications be authorized to travel to St. John's, Newfoundland, Saint John, New Brunswick, and Halifax, Nova Scotia, for the purpose of examining transportation facilities and studying transportation problems in the Atlantic provinces.

As the first witness this morning, we have the pleasure of having with us the Honourable James A. Morgan, Minister of Transport and Communications. Before I ask the Minister to proceed with that, I should mention that we are always aware that we are extremely short of time. This is one of our major problems. So I would like to ask the members and the witnesses to be as brief and as precise as possible so that we will be able to hear as much evidence as we can.

Mr. Morgan.

Mr. James A. Morgan (Minister of Transport and Communications, Province of Newfoundland): Well, Mr. Chairman, members of the Committee, ladies and gentlemen, first of all, may I extend to you a very warm welcome to our province. If you have noticed the weather this morning, this is a result of a resolution put forward by Mr. Neary, an independent member, on Friday past, and passed unanimously by the Newfoundland legislature, for good weather. So there is no partisanship in the weather this morning.

Mr. Chairman and Committee members, I have not got a prepared brief with me this morning but I want to talk to you about transportation and communications—transportation primarily. I would like to outline some of the problems we have and maybe have a question period after that, if that does not take up too much of your time.

The reason why I am not putting forward a formal, prepared brief is because, a few months ago, the federal Minister of Transport announced a commission of inquiry to carry out a major study into transportation problems in the province. That commission of inquiry is now commencing its work, and, of course, the Newfoundland government will be putting forward what we consider to be a major brief to that commission of inquiry.

However, I want to talk to you about some of the problems we have—and we have lots of problems in transportation.

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le lundi 30 mai 1977

[*Traduction*]

Le président: Nous sommes assez nombreux pour entendre des témoignages, mais tout d'abord, au nom de tous les membres du Comité, je tiens à dire combien je suis heureux d'être ici à St-Jean de Terre-Neuve.

Le Comité est chargé d'étudier les problèmes de transport dans les provinces maritimes et de soumettre à la Chambre des Communes toutes les recommandations et suggestion qu'il jugera bon de présenter.

Nous commençons nos travaux conformément à notre mandat qui se lit comme suit:

> Le Comité permanent des transports et des communications est autorisé à visiter St-Jean, Terre-Neuve, St-Jean, Nouveau-Brunswick et Halifax, Nouvelle-Écosse, dans le but de visiter les installations et d'étudier les problèmes de transport des provinces de l'Atlantique.

Nous accueillons tout d'abord ce matin, l'honorable James A. Morgan, ministre des Transports et des Communications. Avant de demander au ministre de commencer, je dois mentionner que nous sommes toujours conscients du peu de temps dont nous disposons. C'est un de nos principaux problèmes. Je demande donc aux députés et aux témoins d'être aussi bref et concis que possible afin de pouvoir entendre tous les témoins.

Monsieur Morgan.

M. James A. Morgan (ministre des Transports et des Communications, province de Terre-Neuve): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, mesdames et messieurs tout d'abord, je tiens à vous souhaiter la bienvenue dans notre province. Vous avez probablement remarqué le beau temps ce matin; c'est le résultat d'une résolution présentée par M. Neary, député indépendant, vendredi dernier et qui a été adoptée à l'unanimité par l'Assemblée législative de Terre-Neuve. Nous devons donc ce beau temps à une décision dénuée de toute partisanerie.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je n'ai pas de mémoire écrit, mais je voudrais vous parler surtout de transports et de communications. Je décrirai certains de nos problèmes et les députés pourront ensuite me poser des questions, si le temps le permet.

J'ai décidé de ne pas déposer officiellement un mémoire parce qu'il y a quelques mois le ministre fédéral des Transports avait annoncé la création d'une commission royale d'enquête qui devait étudier les problèmes de transport dans notre province. Cette commission d'enquête a commencé ses travaux et, bien entendu, le gouvernement de Terre-Neuve a l'intention de fréquenter à cette commission un mémoire à notre avis très important.

Cependant, je voudrais vous parler de certains de nos problèmes, et nous en avons beaucoup.

[*Text*]

As you all know I guess, in 1968 we lost our rail passenger operations, and it seems now that we are on the verge of losing the movement of goods by rail as well. Since 1974, when the freeze on freight rates in the region was lifted, we have seen substantial increases in freight rates on a yearly basis, or twice yearly. It is now at a point where the business community in the province here are not using that mode of transport.

As a result of that, since 1971 when we saw coming onto the highway at Port aux Basques 2,500 tractor trailers, last year in 1976 we saw coming onto the highway and going off in a Port aux Basques boat—the gulf ferries—28,000, a substantial increase over the last four or five years. I feel it is mainly because of the increase in the freight rates, which are now at a point where the business community is using the most economical means, and also the most satisfactory means, of moving goods, this being the tractor trailers.

We have a two-lane highway across from Port aux Basques to St. John's that was finished in 1965 but not built to the standard in other parts of the country, and we find this volume of heavy-vehicle traffic is having a very serious detrimental effect on that highway because of the wear and tear of the tractor trailers.

• 0915

As a province, we have been pressing Ottawa for the necessary funding to carry out the upgrading and reconstruction of the existing two-lane highway from St. John's to Port aux Basques. Recently, Mr. Lang announced an allocation of $100 million for the region and that is now the subject of negotiations between the province and the region and the federal government.

So the movement of goods is now also primarily on the highway and, of course, the movement of passengers is by means of the CNR now operating a road cruiser or bus service. We have no rail passengers. We are hoping that the announcement recently by Mr. Lang will be the beginning of the necessary funds forthcoming over the next number of years. If not, it means we will have a very serious problem because we will have the movement of passengers and goods all on the TransCanada highway and we will have no highway.

Of course, this being an island province—or this part of our province—the important link to the mainland is the gulf ferries.We look upon the gulf ferry operations as part of the TransCanada highway network but unfortunately the federal government does not, because we have seen increases in fares over the last couple of years as well. The year before last, the MOT had to find revenue to decrease their losses in that operation—CN Marine—and therefore increased their fares. We feel that this is quite unfair to us, being an island province, because of the fact that movement of our people and goods is dependent upon that very vital link.

This year, there is no increase. Of course, this does not mean there will be no increase coming in the future, but we opposed strongly the increase the year before last, both in this province

[*Translation*]

Comme vous le savez tous, le réseau ferroviaire de transport des passagers a été abandonné en 1968 et il semble que maintenant nous devions perdre aussi les transports de marchandises. Depuis 1974, date à laquelle le gel des tarifs de transport des marchandises dans la région a été supprimé, ces tarifs ont connu annuellement ou biannuellement, des augmentations considérables, à tel point que notre collectivité commerciale ne se sert plus de ce moyen de transport.

C'est pourquoi en 1971, 2,500 semi-remorques ont emprunté la route de Port-aux-Basques. L'an dernier, en 1976, 28,000 semi-remorques ont emprunté cette route jusqu'à Port-aux-Basques, pour ensuite traverser le golfe en traversiers, ce qui représente une augmentation considérable pour les 4 ou 5 dernières années. Cette situation peutêtre attribuée en grande partie à l'augmentation des tarifs de transport des marchandises, tarifs aujourd'hui tellement élevés que les entreprises commerciales préfèrent se servir de moyens de transport le plus économique et aussi plus satisfaisant, notamment le semi-remorque.

La route à deux voies de Port-aux-Basques à Saint-Jean a été terminée en 1965, mais elle n'atteint pas les normes existant dans d'autres régions du pays. Nous estimons donc que cette circulation dense de semi-remorques, de poids lourds endommagera rapidement cette route.

Le gouvernement provincial a exercé des pressions auprès d'Ottawa pour obtenir les fonds nécessaires à la reconstruction de la route à deux voies reliant actuellement Saint-Jean à Port-aux-Basques. Récemment, M. Lang a annoncé l'affectation de 100 millions de dollars à la région et cette subvention fait maitenant l'objet de négociations entre la province, la région et le gouvernement fédéral.

Donc à l'heure actuelle le transport des marchandises se fait surtout par route et bien entendu les voyageurs se servent du service d'autobus du CN. Il n'y a pas de trains de voyageurs. Nous espérons que les mesures annoncés récemment par M. Lang ne sont qu'un début, et que nous pourrons obtenir les fonds nécessaires au cours des prochaines années. Sinon, nous ferons face à un problème très grave puisque toute la circulation de voyageurs et de marchandises passant par la route transcanadienne, celle-ci ne pourra être utilisée à d'autres fins.

Bien entendu, notre province étant une île du moins cette partie-là, les traversiers du golfe constituent le lien essentiel avec le continent. Nous considérons la navette assurée par ces traversiers comme un tronçon de la route transcanadienne, mais malheureusement le gouvernement fédéral n'est pas de cet avis, puisque les tarifs ont augmenté au cours des deux dernières années. L'année précédente, le ministère des transports avait dû trouver des fonds pour réduire le déficit des transports maritimes du CN et c'est pourquoi il avait augmenté les tarifs. C'est très injuste car, notre province étant une île, la circulation des voyageurs et des marchandises dépend de ce lien vital.

Cette année, il n'y a pas eu d'augmentation. Bien entendu, cela ne signifie pas qu'il n'y en aura pas plus tard, mais notre province ainsi que l'île du Prince-Edouard qui dépend aussi de

[*Texte*]

and in Prince Edward Island, where the ferry service operates also.

We also feel that the ferry services across the gulf should be uninterrupted. They should not be interrupted by any labour and management problems and should be always on a continuing basis and at reasonable rates, so that people can use them. We are concerned because of the results of the increase in fares that came into effect last year. There was a downward trend last year in the movement of tourists coming into this province and we feel that the increase in fares was one of the factors.

On the question of the ferry service, as well, we do have other ferry services between the island communities or semi-isolated communities in our province and the mainland part but these are not operated by CN. We only have the CN Marine operating the gulf ferry services and the coastal boat services to Labrador. But we have seven ferry services operating in the province here, like, for example, the community not far from here, Bell Island, and others like Greenspond and St. Brendan's and Fogo Island. We have seven all told.

Last year, much to our amazement, the federal government indicated to us, as a province, that they wanted to get out of the responsibility, financial and otherwise, of operating these ferries. Yet these ferries have been operated since Confederation, have been maintained by subsidies and have been maintained by upkeep of the facilities, etc.; so we are concerned over the fact that they intend to do this. It is now the subject of upcoming negotiations and discussions but I think, realizing what happened in British Columbia, that there is a strong possibility we are going to have to take over the ferry services and operate them from our own subsidies, but at this time, we are not convinced we can afford to do that. So that is a major concern to these communities, six or seven of them, around the province who are depending on these ferry services as a transportation means.

The transportation facilities in Labrador: unfortunately you are unable to find time to travel to that part of our province, but I was hoping you would be able to do that, or at least, that part of your committee would. I was hoping, as well, that you would be able to find time to take a trip and look first hand at our transportation, at the facilities we have and the services. For example, travelling on a CNR bus—our only means of moving passengers from here to Port aux Basques—and getting off the bus and going on to the gulf ferry.

But in Labrador, we have some very serious problems because we have almost complete isolation along the Labrador coast, and we have been pressing the federal government for assistance. We have commenced our own program of building airstrips but, of course, with the limited revenue that we have and the lack of a large industrialized base to get the revenue, we cannot afford to build these airstrips, primarily because of the rugged terrain and the tremendous cost. We just cannot afford to do it. We have commenced the program, but we are hoping for assistance from Ottawa along the lines of a master plan just devised by the MOT. We hope we can get assistance to commence that program of building approximately 12 or 13 airstrips along the Labrador coast to enable the existing

[*Traduction*]

ce service, se sont fortement opposées à la dernière augmentation.

Nous estimons aussi que le service des traversiers devrait se faire sans interruption. Ce service ne devrait jamais être interrompu à cause de problèmes syndicaux ou administratifs; il devrait être assuré en permanence et à un tarif raisonnable afin que la population puisse s'en servir. Nous sommes très préoccupés par les conséquences de l'augmentation des tarifs entrée en vigueur l'an dernier. En effet, nous estimons que cette augmentation a contribué à la baise du tourisme qua la province a connu l'an dernier.

D'autres traversiers relient aussi certaines colectivités isolées ou semi-isolées de notre île au continent, mais ils ne sont pas administrés par le CN. La division maritime du CN assure uniquement les services de traversier du golfe et les services de transports maritimes côtiers au Labrador. Cependant, 7 services de traversiers existent dans la province comme par exemple dans une collectivité non loin d'ici, à Bell Island, comme à Greenspond, à St. Brendan et à Fogo Island. Nous en avons 7 en tout.

L'an dernier, à notre grande surprise, le gouvernement fédéral nous a annoncé qu'il voulait abandonner toute responsabilité, financière ou autres, à l'égard de ces services. Cela nous inquiète terriblement car ces traversiers existent depuis la confédération, ils ont été maintenus grâce à des subventions et à l'entretien des installations etc. Des négociations et des discussions auront bientôt lieu à ce sujet mais je crois, étant donné ce qui s'est produit en Colombie-Britannique, qu'il est fort probable que nous soyons obligés de défrayer nous-mêmes le coût de ces services, et nous craignons fort de ne pouvoir nous le permettre. Cette éventualité inquiète donc beaucoup ces six ou sept communautés dont c'est là le seul moyen de transport.

Je vais maintenant vous parler de la situation au Labrador. Malheureusement, vous n'aurez pas le temps de visiter cette région de notre province, j'aurais beaucoup aimé que vous puissiez le faire. J'aurais aussi aimé que vous ayez le temps de visiter personnellement nos installations et services de transport. Par exemple, vous auriez pu voyager dans un autobus du CN le seul moyen de transport pour passagers d'ici à Port aux Basques . . . et ensuite embarquer sur le traversier du golfe.

Les problèmes du Labrador sont très graves car la côte est complètement isolée et nous avons demandé instamment l'aide du gouvernement fédéral. Nous avons commencé nous-mêmes à construire des pistes d'atterrissage mais, bien entendu, étant donné notre revenu très limité et l'absence de toute infrastructure industrielle, nous ne pouvons nous permettre de construire ces pistes, surtout à cause du terrain très accidenté et des coûts énormes. Nous ne pouvons tout simplement nous le permettre. Nous avons tout de même amorcé ce programme en espérant recevoir une aide d'Ottawa conformément au plan directeur que vient d'élaborer le ministère des Transports. Nous espérons obtenir cette aide pour commencer la construction d'environ 12 ou 13 pistes d'atterrissage le long de la côte du

[*Text*]

carrier or some other carrier to move in and provide aircraft service.

• 0920

Water transport—There is very little emphasis, in my view, laid on one of the most important modes of transport. It seems that the present government in Ottawa is not putting enough emphasis on the need for development of the infrastructure facilities for water transport. I talk about them in particular in the place where you are right now, St. John's. The Port of St. John's is sitting here, almost virgin country for development. I feel that it is a major factor in the somewhat levelling off or a downward trend in activity, because of lack of facilities and development.

We are very concerned over the new ports policy put forward by the present government over the fact that it is fine to have some autonomous power in the regions and have these port commissions operating in that form, but I do not think these commissions are going to be operating as a financially viable business enterprise as the ports' policy indicates, unless they are able to afford to carry out the necessary developments of these ports. It is quite unfair to the undeveloped ports, such as St. John's here in Newfoundland, and in fact, Corner Brook in the western part of the province through their local port commission to have to find the necessary funding and capital to carry out the required development. We feel that the new ports' policy could be hurting us in that regard.

I am very pleased to see that the attitude towards user pay and commercial viability of transportation systems is somewhat changed as a result of the Atlantic premiers' putting forward quite strongly their views to the present government and to the present minister, and that now the indication that we have received as provinces is along the lines that commercial viability will not be the overriding factor in the establishment of transportation systems or the improvement of the existing systems, but instead the help and the aid it will provide to regional economic development will be a major factor overriding the need to have the transportation system commercially viable. That is a long overdue beginning with regard to transportation systems in our region.

Mr. Chairman, these are some of the problems we experience and have with regard to transportation. There are many others, of course, that I have probably overlooked this morning, but these are just to open the doors to indicate to you some of the basic problems we have.

In communications we are making some progress along the lines that we know we have problems. Our coastline is a scattered coastline. We have many communities along the coastline that have no radio reception, particularly in Labrador, and we have many places in our province that have no television reception or the television signal is very very weak. So based on these facts, just last year, through a federal-provincial agreement we started studying these problems we have in communications. In fact, just recently, two weeks ago, the study on the television and radio signals around our coastline and in the rural areas of our province was completed, and we

[*Translation*]

Labrador pour permettre aux compagnies aériennes existantes d'y atterrir.

D'autre part, on accorde très peu d'importance au transport maritime, qui me semble l'un des plus importants. Il semble que le gouvernement fédéral actuel se préoccupe peu de la construction d'une infrastructure essentielle pour les transports maritimes. Je pense surtout à la ville où vous vous trouvez actuellement, Saint-Jean. Nous avons ici un port encore inexploité. A mon avis, c'est le manque d'installations et d'aménagements qui a provoqué le ralentissement des activités.

La nouvelle politique portuaire présentée par le gouvernement actuel nous préoccupe beaucoup. En effet, il est bon de donner une certaine autonomie aux régions et de créer des conseils portuaires de ce genre, mais à mon avis, ces conseils ne pourront devenir des entreprises commerciales rentables, comme le laisse entendre la politique portuaire, s'ils ne disposent des fonds nécessaires pour aménager ces ports comme il se doit. Il est injuste de laisser le soin à des ports inexploités comme celui de Saint-Jean et celui de Corner Brook, à l'ouest de la province, de trouver eux-mêmes, par l'entremise de leur conseil portuaire local, les fonds nécessaires pour entreprendre les travaux d'aménagement. C'est pourquoi nous estimons que la nouvelle politique portuaire pourrait nous désavantager à cet égard.

Je suis heureux de l'adoption d'un nouveau concept de facturation des services aux usagers et de la rentabilité commerciale des systèmes de transports qui a résulté des pressions exercées par les premiers ministres des provinces Maritimes auprès du gouvernement et du ministre actuel. La rentabilité commerciale ne devrait plus être le facteur prédominant lors de la création d'un système de transport ou de l'amélioration des systèmes actuels, mais plutôt la contribution de ces systèmes à l'expansion économique de la région. Ce changement d'attitude aurait dû s'effectuer il y a très longtemps.

Monsieur le président, ce sont les problèmes auxquels nous nous heurtons en matière de transport. Il y en a bien d'autres, bien entendu, que j'ai probablement omis de mentionner ce matin, mais ce n'était qu'un aperçu des problèmes fondamentaux auxquels nous faisons face.

Nous avons accompli des progrès dans le domaine des communications en ce sens que nous sommes maintenant conscient des problèmes qui existent. Un grand nombre de petites collectivités sont disséminées le long de la côte. Bon nombre de ces collectivités ne disposent d'aucune station radiophonique, surtout au Labrador, et à bien des endroits, il n'existe pas de station de réception de télévision, ou la réception est très mauvaise. C'est pourquoi l'an dernier, grâce à une entente fédérale-provinciale, nous avons commencé à étudier nos problèmes en matière de communication. En fait, nous venons de terminer, il y a deux semaines, une étude sur les

[*Texte*]

are hoping now to be able to find solutions to the problems we have defined.

Telephone service is, again, a major problem in our rural areas, because of the cost involved.

We are a bit concerned about the new policy put forward by the Honourable Madame Sauvé with regard to communications in the country. We feel strongly that the policy of interconnection should not be a decision to be made by the CRTC. We feel that kind of a decision is of such major importance to regional carriers or telephone companies' supplying service to the rural areas of our country, particularly provinces such as Newfoundland and Labrador, that decision could have serious affects on these local carriers, and because of the magnitude of the effect, the decision should not be made by the CRTC, but instead by the federal cabinet or, at least, the decision should be made only with the approval of the federal cabinet.

• 0925

So, Mr. Chairman, these are some of the things we are concerned with. I again would like to reiterate that we are going to put forward a major written submission to the upcoming commission of inquiry that now will be doing its work in the province. I hope I have enlightened you somewhat with regard to the problems we have and I am sure that people who are here today putting forward their views and briefs will further enlighten you. I hope you can go back to Ottawa with some indication of our problems and hopefully some form of recommendation to help us with our problems. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. We have about five or six minutes for questions. First on our list is Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. Through you to the Minister, I am surprised and rather concerned about the statement that you made very early on, that apparently freight is moving away from rail to road connecting St. John's and Cornerbrook. To what extent is this the case? Have you figures on hand to tell us to what extent this freight has been shifting from one direction to the other?

Mr. Morgan: The figures for the volume of freight moved by CNR are supplied to the government, and the last three years they are down each year with regard to the freight. CN Express, for example, recently announced in the province here that they are getting away entirely from the movement of express goods by rail and going on to trucks themselves. This will give you an idea of what is happening. CNR are now very actively involved in increasing their trucking activity in the province here and are going, in fact, totally towards that mode in their express movement in the province.

The general freight volumes of CN are down substantially. I do not have the exact figures with me but they are down substantially. It is based on the fact that the trucking industry is taking all the movement of goods, and therefore CN's

[*Traduction*]

transmissions par télévision et par radio le long de notre côte et dans les régions rurales de la province. Nous espérons maintenant pouvoir trouver des solutions aux problèmes que nous avons identifiés.

Le coût des services téléphoniques pose aussi un problème important dans les régions rurales.

Nous sommes préoccupés par la nouvelle politique des communications présentée par l'honorable M^me^ Sauvé. Nous sommes convaincus que la politique relative aux branchements ne devrait pas relever du CRTC. Une telle décision aurait des répercussions trop graves pour les entrepreneurs ou les sociétés de téléphone desservant les régions rurales de notre pays, surtout dans des provinces comme Terre-Neuve et le Labrador. Cette décision ne devrait donc pas relever du CRTC, mais plutôt du Cabinet fédéral ou du moins être soumise à l'approbation du Cabinet.

Voilà, monsieur le président, quelques-unes de nos préoccupations. Je répète que nous allons présenter un mémoire écrit à la Commission d'enquête qui entreprendra son étude dans la province. J'espère vous avoir donné une meilleure idée des problèmes qui se posent à nous et je suis certain que les mémoires présentés par les autres témoins d'aujourd'hui seront très instructifs. J'espère que vous retournerez à Ottawa en ayant une bonne idée de nos problèmes et que vous présenterez des recommandations en vue d'y remédier. Merci beaucoup.

Le président: Merci monsieur le ministre. Nous disposons de 5 ou 6 minutes pour les questions. Tout d'abord M. McRae.

M. McRae: Merci monsieur le président. J'ai été surpris et quelque peu inquiet des propos que vous avez tenus plus tôt, à savoir que l'on abandonne le transport ferrovaire en faveur du transport routier entre Saint-Jean et Corner Brook. Dans quelle mesure est-ce bien vrai? Avez-vous des chiffres pour nous donner une idée de l'importance de ce changement?

M. Morgan: Le CN fournit au gouvernement des chiffres sur le transport des marchandises, et celui-ci a baissé au cours des trois dernières années, je parle du transport ferroviaire. Le CN Express, par exemple, a annoncé récemment qu'il allait abandonner entièrement le transport de marchandises par rail dans la province en faveur du transport routier. Cela vous donne une idée de ce qui se produit. Le CN s'occupe actuellement d'augmenter ses activités sur route dans la province et cherche à s'orienter entièrement vers ce moyen de transport pour le transport rapide.

Le transport de marchandises effectué par le CN a grandement baissé. Je n'ai pas les chiffres exacts avec moi, mais il a beaucoup baissé. Étant donné que l'industrie du camionnage est en train de conquérir tout le marché du transport des

[*Text*]

opinion is along the lines of, "We must get part of the activity so we are going to go truck as well."

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie: The Minister mentioned that 28,000 truck-trailers came across the Gulf last year, I think that was the figure, and this has had a serious effect on the Trans-Canada Highway, which anybody in all Newfoundland knows is deteriorating rapidly. What is the estimate of the cost of reconstituting the Trans-Canada Highway so it could take this traffic? Does the Minister have an estimate?

Mr. Morgan: Yes, in a submission made jointly by the Atlantic provinces, the total required for the region was $1 billion over a 10-year program, and Newfoundland's proportion of that amount was $240 million. That was over a 10-year program. Mr. Lang's recent announcement was only for $100 million for the region, but of course he has not excluded the possibility of further funding beyond the three-year period. Thirty million dollars at least is a beginning, but it is far from the amount required to carry out the necessary work.

Mr. Crosbie: The $30 million you would get from the Government of Canada, you do not know what you would have to match it with yet?

Mr. Morgan: No, we have no idea. In fact, we are meeting on Wednesday—when I say we, I mean the ministers responsible in the region, the four provinces—to finalize our position to commence negotiation. The only information we received from the federal minister is along the lines that $100 million has been allocated for a Trans-Canada strengthening program, as it is called, and we have now to commence negotiations with Ottawa to finalize the cost-sharing formula or cost-charing agreement. The position of the Atlantic region has been adamant over the past discussions that 90 per cent-10 per cent is our basis because we cannot afford to put in much more than that as a region on this kind of funding. Right now it is a subject for negotiation over the next number of days.

Mr. Crosbie: What work would you first do with this? Let us suppose it is a satisfactory cost-sharing arrangement. What work would you do over the next three years? What is most essential?

• 0930

Mr. Morgan: There are two sections of our Trans-Canada, and I was hoping you would be able to find time to drive to Gander from here. One of the sections is between the western boundaries of the Terra Nova National Park towards Gander and that is the section where the road has completely deteriorated. We had to tear up the Trans-Canada and put down new sections. There is a similar section in the western part of the province, in the Crabbes River-George Brook area west of Cornerbrook towards Port-aux-Basques. These two sections require the kind of work that means tearing up the Trans-Canada and putting down new sections of road. Right now it is completely torn up. The rest of the Trans-Canada Highway has only two lanes. In fact, in some places it is very, very narrow and needs widening. But these two sections I just

[*Translation*]

marchandises, le CN estime qu'il doit aussi orienter ses activités dans ce sens.

Le président: Merci monsieur le ministre. Monsieur Crosbie.

M. Crosbie: Le ministre a mentionné que 28,000 semi-remorques avaient traversé le Golfe l'an dernier. Cette circulation a grandement endommagé la route transcanadienne qui se détériore rapidement comme le savent tous les habitants de Terre-Neuve. Quel est le coût estimatif des travaux de réfection nécessaires pour faire face à cette augmentation de la circulation? Le ministre le connaît-il?

M. Morgan: Oui, d'après une estimation élaborée conjointement par les provinces de l'Atlantique, pour toute la région, il faudrait 1 milliard de dollars répartis sur une période de 10 ans et la part de Terre-Neuve serait 240 millions. Il s'agit d'un programme échelonné sur 10 ans. M. Lang a annoncé récemment une affectation de 100 millions seulement pour la région, mais bien entendu il n'a pas exclu la possibilité d'accorder d'autres fonds après cette période de 3 ans. Trente millions de dollars, c'est un début, mais c'est encore loin d'être suffisant.

M. Crosbie: Vous obtiendriez 30 millions de dollars du gouvernement du Canada, mais vous ne savez pas encore quel montant vous serez tenu d'investir en retour?

M. Morgan: Nous n'en avons aucune idée. En fait, nous nous rencontrons mercredi . . . Lorsque je dis nous, je veux dire les ministres responsables des 4 provinces . . . pour élaborer notre position définitive en vue de négociations. Le ministre fédéral nous a seulement informé qu'un montant de 100 millions allait être affecté au programme de réfection de la Transcanadienne, comme on l'appelle, et nous devons maintenant entreprendre des négociations avec Ottawa pour décider du partage des coûts. D'après nos discussions passées, la région Atlantique estime qu'il faudrait atteindre un rapport de 90 p. 100/10p. 100 parce que la région ne peut pas se permettre un investissement plus élevé. Au cours des prochains jours, nous négocierons le partage des coûts.

M. Crosbie: Par quels travaux commenceriez-vous? Supposons que vous arriviez à vous entendre sur le partage des coûts. Quels travaux entreprendriez-vous au cours des trois prochaines années? Qu'es-ce qui est essentiel?

M. Morgan: Il est très urgent de réparer 2 tronçons de la Transcanadienne. J'aurais aimé que vous ayiez pu voyager en voiture de Gander à ici. Un de ces tronçons débute à l'Ouest du Parc national Terra Nova jusqu'à Gander, et c'est là que la route a été a tel point endommagée que nous avons dû démolir complètement l'ancienne route, et la remplacer par un nouveau tronçon. Il existe un autre tronçon aussi endommagé à l'Ouest de la province, dans la région de Crabbes River-George Brook, à l'Ouest de Cornerbrook en allant vers Port-aux-Baques. Dans les deux cas, il faut enlever complètement l'ancien tronçon et en construire de nouveau. Pour le moment la chaussée est complètement défoncée. Ailleurs, la Trans-canadienne n'a que deux voies et dans certains endroits elle est très étroite et il est nécessaire de l'élargir. Mais les deux tronçons

[*Texte*]

mentioned are the worst sections that require clearing up—actually re-construction.

Mr. Crosbie: May I have another question?

The Chairman: One question.

Mr. Crosbie: The $21 million that is provided for air strips under this announcement by Mr. Lang of last week—I think it is $21 million for airports or air strips and $4 million for bus facilities, how much of that is Newfoundland supposed to get? Does the Minister know of that? Is that all to be spent in Labrador?

Mr. Morgan: We have received no indication of what the $25 million—$21 million for air strip development and $4 million for the bus service, improvements in the region—will be used for. We are hoping that we can get part of these funds for airport development to spend in Labrador, a part of our province. We are also of the opinion that the bus passenger service we have in this province, because it actually replaces the rail passenger service, should qualify for subsidies in the same manner as rail passenger service does in many parts of the country, in other words, up to 80 per cent of the losses of the operation. We do not know at this time whether or not the $4 million mentioned for upgrading of bus services will include our bus passenger service or not, but we will be pressing for that.

The Chairman: Thank you, Mr. Crosbie. Mr. Baker.

Mr. Baker: Thank you, Mr. Chairman. I will ask just one question because of our limitations on time.

I would like to ask the Minister about the five ferry systems that he spoke about, and he said that the federal government was really the bad boy in this particular case. Mr. Morgan, the constitution of this country places intra-provincial ferry services under the responsibility of the provincial government, and there is at present no control over these ferry runs. You have the public utilities board, which is given the authority under the provincial Ferries Act, but to come under that board and under its regulations and hearings is a voluntary thing, according to the Act. So given the rather haphazard no-control management of these runs, with a complete disregard for the people of the five islands—you mentioned, complete disregard—surely the provincial government has a responsibility here which it is not carrying out.

My information has it that you yourself and your government have been stalling in these negotiations; that you have not been carrying on talks in a real sense. So I would like to ask you, what is the state of these negotiations? Have you, in fact, been stalling these negotiations—as my information has it—and have you any concern, as a provincial government, for the people who live on these five islands? Do you not recognize that the constitution of this country places these ferry runs under your control?

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Morgan: Mr. Chairman, the five ferry services are in Mr. Baker's riding, and the contracts between MOT and the

[*Traduction*]

dont je viens de parler sont les plus mauvais et il est nécessaire d'entreprendre des travaux de réparation et même de reconstruction.

M. Crosbie: Ai-je le droit de poser une autre question?

Le président: Une question.

M. Crosbie: M. Lang a déclaré que 21 millions de dollars allaient être affectés aux aéroports et 4 millions de dollars aux transports par autobus. Quelle fraction de cette somme Terre-Neuve doit-elle toucher? Le ministre le sait-il? La totalité de cette somme sera-t-elle dépensée au Labrador?

M. Morgan: Nous ne savons pas comment ces 25 millions de dollars, 21 millions pour la construction des aéroports et 4 millions pour le service d'autobus seront répartis. Nous espérons que le Labrador recevra une partie des fonds affectés aux aéroports, puisqu'il fait partie de notre province. Nous pensons aussi que notre service d'autobus pour passagers, qui remplace en fait le service ferroviaire devrait être subventionné de la même façon que les services ferroviaires dans d'autres régions du pays. En d'autre termes, nous devrions recevoir des subventions jusqu'à concurrence de 80 p. 100 pour couvrir notre déficit d'exploitation. Nous ne savons pas encore si les 4 millions prévus pour la modernisation des services d'autobus comprennent également notre service, mais nous entendons exercer des pressions en ce sens.

Le président: Merci, monsieur Crosbie. Monsieur Baker.

M. Baker: Merci, monsieur le président. Je ne poserai qu'une question puisque notre temps est limité.

Je voudrais interroger le ministre au sujet des cinq systèmes de traversiers dont il a parlé. Il a dit qu'il fallait blâmer le gouvernement fédéral à cet égard. Monsieur Morgan, les services de traversiers intraprovinciaux sont du ressort du gouvernement provincial en vertu de la constitution de notre pays et il n'existe actuellement aucun contrôle sur ces services. En vertu de la loi provinciale sur les traversiers, c'est la Commission des services publics qui est compétente dans ce domaine mais selon la loi, les règlements et les audiences de cette commission n'ont pas un caractère obligatoire. Étant donné que le fonctionnement de ces services est contrôlé de façon plutôt arbitraire sans aucune considération pour les résidents des cinq îles dont vous avez parlé, il est certain que le gouvernement provincial a des responsabilités qu'il n'assume pas.

Je crois savoir que vous-même ainsi que votre gouvernement vous êtes enlisés dans ces négociations; et que vous n'avez pas réellement eu d'entretiens positifs. J'aimerais donc vous demander où en sont ces négociations? En sont-elles réellement au point mort et, en qualité de gouvernement provincial, vous êtes-vous intéressé au sort des résidents de ces cinq îles? Ne pensez-vous pas qu'en vertu de la constitution de ce pays, il vous incombe de contrôler la gestion des services de traversiers?

Le président: Monsieur le ministre.

M. Morgan: Monsieur le président, les cinq services de traversiers se trouvent dans la circonscription de M. Baker et

[*Text*]

operators were due to expire at the end of March. We were notified as a province that the subsidies would not continue beyond the end of the termination of these contracts, and, of course, we opposed that decision quite strenuously. Mr. Lang finally told us at the end of March that the subsidies would continue for one more year—and only one more year—on the condition we would commence negotiations as a province to be financially involved in the operations of these ferries.

The province remained adamant that because these ferry services in many places replaced the coastal boat services, which was an obligation of the federal government, and because these coastal boat services are no longer there, we felt that the federal government had an obligation still to maintain services to these places through the subsidization of these ferry services to the island communities. So, based on that, we were adamant that we did not want to open discussions and negotiations; we felt responsibility was strictly at the federal level of government.

However, because of the sledgehammer over our heads, this time we have no choice but to commence negotiations because we have been told quite firmly that, as of the end of next year, the subsidization of the ferry services will cease, and something will have to be done by the provincial government. Our administration is of the opinion that we are negotiating now and we have no choice but to negotiate and hopefully we can come to some kind of satisfactory agreement where we can have at least a cost-sharing arrangement of both governments in the operation of the ferry. I can assure Mr. Baker, who is concerned about the communities in his riding, that we are very concerned as a government about this very serious matter.

• 0935

The Chairman: Thank you, Mr. Baker. Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Thank you, Mr. Chairman. Just to supplement Mr. Baker's question, are you dealing with these intra-ferry services in a general application or are you dealing with them individually? I have a very important intra-provincial service operating within this constituency between the local mainland and Bell Island. That, to me, has always been treated as a special case in the negotiations between the federal government and the provincial government. Is that the situation now? Where does it stand in terms of the subsidy which, I understand, has been frozen.

Mr. Morgan: The situation is now that we have just informed—when I say "just" I mean no longer than two or three weeks ago—the federal Minister that we are willing now to commence negotiations and discussions. We do not know at this time whether or not we can deal with each individual service or if we have to deal with the total, all seven in one discussion, as one topic. These matters are now going to be discussed in the very near future and I am hoping that we can discuss each individual operation on its own merit and negotiate along these lines.

We are of the firm impression at this time that the subsidies are frozen to all existing ferry services including Bell Island.

[*Translation*]

les contrats passés entre le MDT et les gestionnaires du service venaient à expiration à la fin mars. En tant que province, nous avons été informés que les subventions seraient coupées à l'expiration de ces contrats et bien sûr, nous nous sommes fermement opposés à cette décision. A la fin mars, M. Lang nous a finalement indiqué que ces subventions nous seraient accordées pendant encore un an à condition que nous entamions des négociations afin de participer financièrement au fonctionnement de ces traversiers.

Notre position est restée inflexible car ces services de traversiers remplacent très souvent les services de transports côtiers qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral. Puisque ces services côtiers n'existent plus, nous pensons que le gouvernement fédéral est dans l'obligation de continuer à subventionner les services de traversiers entre ces cinq îles. Nous avons donc catégoriquement refusé d'entamer des discussions et des négociations; nous estimons que le gouvernement fédéral est strictement responsable de ces services.

Cependant, pour échapper à l'épée de Damoclès qui nous menace, nous avons été obligés d'entamer des négociations car on nous a informé très fermement qu'à la fin de l'année prochaine, les subventions accordées aux services des traversiers seraient coupées et qu'il fallait que nous prenions des mesures nous-mêmes. Nous allons devoir négocier puisque nous n'avons pas le choix, mais nous espérons en arriver à un accord satisfaisant de partage des coûts d'exploitation des traversiers entre les deux niveaux de gouvernement. Je puis rassurer M. Baker qui semble se préoccuper du sort des collectivités de sa circonscription: c'est un sujet qui tient à cœur à notre gouvernement.

Le président: Merci monsieur Baker. Monsieur McGrath.

M. McGrath: Merci, monsieur le président. Pour revenir à la question de M. Baker, je voudrais vous demander si vous considérez les services de traversiers en général ou chacun individuellement? Un service intraprovincial très important de traversiers fonctionne dans cette circonscription et assure la liaison entre l'île principale et Bell Island. Ce service a toujours été considéré comme un cas spécial au cours de négociations entre les gouvernements fédéral et provincial. Où en est la situation? Je crois savoir que les subventions ont été gelées. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est?

M. Morgan: On vient juste de nous informer, et quand je dis juste cela signifie il y a à peine deux ou trois semaines, que le ministre fédéral souhaitait entreprendre des négociations et des discussions. Nous ne savons pas encore si nous pourrons étudier chaque service de traversiers individuellement ou si nous devrons discuter des sept en même temps. Nous devons discuter de cela très prochainement et j'espère que nous évaluerons le mérite de chaque service pour en tenir compte dans nos négociations.

Nous avons la nette impression que les subventions sont gelées pour tous les services de traversiers existant y compris

[*Texte*]

So the discussions and negotiations will commence in the very near future and whether it is going to include all seven of them as a group or individually, we do not know at this time.

Mr. McGrath: Could I get back, Mr. Chairman, briefly to the questions regarding the Trans-Canada Highway. What percentage of the trailer-truck traffic coming across the Trans-Canada at the present time is either owned or under charter to CN?

Mr. Morgan: The actual amount I do not know. Mr. O'Brien, my Director of Transportation, could answer that question for me.

The Chairman: We will not be able to get him on the record.

Mr. Morgan: Eighteen per cent of the trucking activity is CN operated.

Mr. McGrath: From trips around here we are looking at approximately 20 per cent. It seems to me that that CN traffic is going to increase because if I were the President of CN sitting in Montreal, having to look at a balance sheet, it would certainly be more profitable for me to divert my freight by truck traffic in Newfoundland on the Trans-Canada Highway system that I did not have to pay a cent towards maintenance of, whereas the more traffic I put on that rail system the more money I am going to have to pay in maintenance. In other words, they have to pay for the maintenance of the rail line but they do not have to pay a cent towards the maintenance of the Trans-Canada and yet that truck traffic is destroying what is left of that highway which leads me to my next question.

Has there been any approach made by you or by the federal government to CN to contribute towards the cost of maintenance of the Trans-Canada or provide some kind of special licensing system to ensure that these people carrying freight across the province on the CN would pay their proportionate share of maintenance?

Mr. Morgan: We have not got directly involved in that kind of situation, talking along the lines of the CNR being involved directly in the upkeep of the Trans-Canada Highway primarily because of the fact that CN has been adamant all along that they are not getting out of the rail-freight activity in the province. It was only just recently, in fact, during the past few months, that CN announced publicly that their policy is now to go by road for the CN express movement. They are saying that the volume of freight is down on the rails because of the over-all economic situation, et cetera. We are not convinced that is true; we are convinced that the business community is finding the trucking industry more convenient to them as a mode of transport and are going that route.

So we never made any serious approach to CN, I am not sure that MOT has either, along the lines of their paying for some part of the cost of the upkeep to the Trans-Canada Highway because they are going by that mode.

• 0940

Mr. McGrath: One final question, Mr. Chairman. I realize this may in fact anticipate; indeed, this Committee here today

[*Traduction*]

celui de Bell Island. Les discussions et les négociations doivent commencer bientôt et nous ne savons pas encore si nous étudierons les sept services ensemble ou individuellement.

M. McGrath: Je voudrais brièvement revenir monsieur le président aux questions qui portent sur la transcanadienne. Quel pourcentage des camions sur la transcanadienne qui appartiennent au CN ou sont nolisés par le CN?

M. Morgan: J'ignore le pourcentage exact. M. O'Brien, le directeur des transports, pourra vous répondre mieux que moi.

Le président: Nous ne pourrons pas inscrire sa réponse au compte-rendu.

M. Morgan: 18 p. 100 des transports par route sont assurés par le CN.

M. McGrath: D'après les voyages que nous avons faits dans la région, il semble qu'il s'agisse d'environ 20 p. 100. Je crois que le trafic du CN devrait augmenter. Si j'étais le président du CN à Montréal et si j'avais sous les yeux le bilan de ma société, je préférerais que mes camions empruntent la transcanadienne à Terre-Neuve car ainsi je n'aurais pas un cent à payer pour l'entretien de la route, alors que plus j'utilise les voies ferrées plus les frais d'entretien seront élevés. En d'autres termes, le CN doit assumer les coûts d'entretien des voies ferrées mais n'a pas un sou à verser pour l'entretien de la transcanadienne. Cependant, le trafic des camions détruit ce qui reste de cette route et ceci m'amène à vous poser la question suivante.

Est-ce que le gouvernement fédéral ou vous-même avez sollicité le CN afin qu'il participe aux coûts d'entretien de la transcanadienne et avez-vous envisagé l'établissement d'un système spécial d'autorisation afin que ce soient les transporteurs qui roulent dans la province pour le CN qui assument une part proportionnelle des coûts d'entretien?

M. Morgan: Nous n'avons pas encore pris ce type d'initiative et nous n'avons pas envisagé de demander au CN de participer directement aux coûts d'entretien de la transcanadienne car le CN s'est toujours montré intransigeant et nous a fait savoir qu'il n'entendait pas cesser ses activités de transport ferroviaire dans la province. Ce n'est que récemment, et au cours des derniers mois, que le CN a fait publiquement savoir qu'il entendait utiliser le réseau routier pour les transports express du CN. Ils prétendent que le volume de transport ferroviaire a diminué en raison de la situation économique dans son ensemble, etc. Nous ne croyons pas que cela soit vrai. Nous sommes convaincus que les transports par route sont plus pratiques pour les industries installées dans la région.

Nous n'avons donc pas vraiment contacté le CN, pas plus que le MDT d'ailleurs, pour leur demander de participer aux coûts d'entretien de la transcanadienne qu'ils utilisent.

M. McGrath: Une dernière question, monsieur le président. C'est peut-être un peu tôt mais je crois savoir que ce comité est

[*Text*]

is, I suppose, in a general way anticipating the work of the Royal Commission under Dr. Sullivan. What would be the view of the Government of Newfoundland towards the proposition whereby the Government of Canada would take over the rail system in this country and provide it to the railways as a roadbed? In that way, the Government of Canada would become directly responsible for the maintenance of the roadbed. It seems to me that unless something is done we are not going to have a rail roadbed left in this province.

Mr. Morgan: That suggestion or idea is a good one. Of course, we feel and have been saying for quite some time that the bulk shipment of goods in this province should not be on the road. I can mention, for example, the major paper firms in the province; pulp and paper. Bowater Newfoundland Limited, in Corner Brook, are giving consideration to the idea of trucking their pulpwood into the mill all the way from the eastern part of the province, in the Glenwood area, across the province to Corner Brook, based on the fact that they cannot reach agreement with the CNR on suitable freight rates for moving that bulk shipment. Again, of course, they are talking about the mines; for example, the mining industry in the western part of the province. The gypsum from St. George's is now going all by truck into the port of Corner Brook. The movement of oil and gas coming into Lewisporte, a major centre for redistribution, always went by rail but is now going by road. The manufacturing of asphalt in Clarenville, which always went by rail, is now going by road.

These are bulk shipments we are talking about. We feel something has to be done, and more satisfactory rates is the only answer to get these companies reaching agreements with CNR to have these bulk shipments moved by rail, not by road.

The Chairman: Thank you, Mr. McGrath. One final questions, Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman. My question to the Minister concerns the possibility in Newfoundland of a regional STOL network. As he probably knows, the federal government has an equity position in De Havilland Aircraft in Toronto and the federal government is trying to find buyers of the DASH-7 and the DHC-6.

An hon. Member: No buyers down here.

Mr. Collenette: It is argued by people like myself, who represent the urban areas and who do not want a regional DASH-7 STOL service operating out of Toronto, that the best usage for this kind of aircraft is in regions such as the East Coast, perhaps Newfoundland, where the ports are somewhat remote from each other. I would like to know from the Minister whether or not his government has considered setting up a regional STOL network similar to that operated in northern Ontario by the Government of Ontario and called Norontario, and is his government interested in buying any of these planes?

Mr. Morgan: Mr. Chairman, we have not given any consideration to it and I do not think we are interested at this time in buying any airlines.

[*Translation*]

ici aujourd'hui pour préparer le terrain aux travaux de la commission royale d'enquête dirigée par M. Sullivan. Quelle est l'attitude du gouvernement de Terre-Neuve à l'endroit d'une proposition selon laquelle le gouvernement du Canada prendrait le contrôle de l'infrastructure ferroviaire de ce pays pour le mettre à la disposition des sociétés des chemins de fer. De cette façon, le gouvernement du Canada serait directement responsable de l'entretien des voies. Si des mesures ne sont pas prises, je crains qu'il ne nous reste bientôt plus une seule voie ferrée dans cette province.

M. Morgan: Cette idée est valable. Bien sûr, nous pensons et répétons depuis longtemps que le transport des marchandises en vrac dans cette province ne doit pas se faire par route. Je peux citer par exemple les principales usines de pâte à papier de la province. Bowater Newfoundland Limited à Corner Brook envisage de transporter par camion la pâte à papier depuis la partie orientale de la province dans la région de Glenwood jusqu'à son usine à Corner Brook, étant donné et ce, parce qu'elle n'a pas pu se mettre d'accord avec le CN sur des tarifs de transport. Ils ont évidemment parlé de l'industrie minière située dans la partie occidentale de la province. Le gypse en provenance de Saint-George est transporté par camion jusqu'au port de Corner Brook. Le tansport du pétrole et du gas vers Lewisport, centre important de redistribution, s'est toujours fait par voie ferrée mais se fait maintenant par route. L'usine d'asphalte de Clarenville utilise également la route alors qu'elle a toujours utilisé la voie ferrée.

Nous parlons de transport en vrac. Il faut faire quelque chose et je crois que la seule solution est d'en arriver à un accord sur des tarifs satisfaisants entre le CN et ces sociétés afin que celles-ci puissent transporter leurs marchandises en vrac par voie ferrée et non pas par route.

Le président: Merci, monsieur McGrath. Une dernière question, M. Collenette.

M. Collenette: Merci, monsieur le président. je voudrais interroger le ministre sur la possibilité d'établir à Terre-Neuve un réseau régional ADAC. Comme il le sait sans doute, le gouvernement fédéral est actionnaire de la société De Havilland à Toronto et s'efforce de trouver des acheteurs pour le DASH-7 et le DHC-6.

Une voix: Il n'y a pas d'acheteur ici.

M. Collenette: Ceux qui comme moi représentent des régions urbaines et ne sont pas d'accord pour qu'un service régional ADAC avec DASH-7 fonctionne au départ de Toronto, pensent qu'il vaudrait mieux utiliser ce type d'avion dans les régions comme la côte est et peut-être Terre-Neuve, où les ports sont assez éloignés les uns des autres. Le ministre pourait-il nous dire si sont gouvernement a envisagé la possibilité de mettre en place un réseau régional ADAC à Norontair, service du gouvernement de l'Ontario dans le nord de cette province. Le gouvernement de cette province s'intéresserait-il, éventuellement à l'achat de l'un de ces avions?

M. Morgan: Monsieur le président, nous n'avons pas encore envisagé la question et je ne crois pas que nous nous intéressions pour le moment à l'achat de ces avions.

[*Texte*]

While we are on the airlines and regional carriers in the area, may I give a plug to one of our regional carriers. I think the regional carrier of Eastern Provincial Airways is playing a significant role in air transport in this region; not just this province, but this region. They have an enviable reputation for doing a tremendous job, and of course our province would do anything to assist and to help them keep up that service in the region.

Mr. Harquail: Just one short question on that.

The Chairman: I am sorry, Mr. Harquail; we are way behind schedule now. I do not know how we are going to make it up. We are very pleased to have had the Minister with us this morning. It was unscheduled but pleasant and made us aware of the province's transportation problems. We will consider them most seriously, I am sure.

I am sorry, but we cannot continue, Mr. Harquail. The groups that have asked to be heard this morning will not be able to be heard if we do not make up the time.

Mr. Minister, thank you very much.

Mr. Morgan: Thank you very much.

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: We have members this morning from the C.N. Newfoundland Dockyard. Mr. A. Burgess, please come up.

Mr. Baker: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Baker on a point of order.

Mr. Baker: Mr. Chairman, I was speaking to Dr. Neary before we came into the Committee meeting and he mentioned that he had requested a few moments of the Committee's time. Could you let us know now just who will be appearing and if Dr. Neary will be one of the people?

• 0945

The Chairman: We have had the Minister. We have the CN Newfoundland Dockyard, Corner Brook Economic Development Corporation, Harmon Corporation, Mrs. D. Wyatt, the mayor and CN Rail. Unfortunately, we were not advised that Mr. Neary wanted to appear. We are limited to about 30 minutes per witness, we are already 40 minutes late and have not begun, so if we could make up the necessary amount of time, we would be more than pleased to have him before the Committee.

I beg your indulgence, Mr. Baker, because if we continue with points of order and this type of thing, some of these people will not be able to appear. We have to move along as quickly as possible.

We have with us Mr. Burgess. Would you have an opening statement, sir?

[*Traduction*]

Puisque nous parlons de lignes aériennes et des transporteurs régionaux dans la région, je voudrais en profiter pour parler de l'un de nos transporteurs régionaux. Je crois que la société régionale Eastern Provincial Airways joue en rôle très important dans cette région. pas simplement dans cette province mais dans cette région. Elle a la réputation enviable de faire du très bon travail et il est évident que notre province fera n'importe quoi pour l'aider à maintenir ce service dans la région.

M. Harquail: Une brève question à ce sujet.

Le président: Je m'excuse, monsieur Harquail, nous avons déjà pris du retard. Je ne sais pas comment nous allons nous en sortir. Nous avons été très heureux que le ministre ait comparu devant nous ce matin. Cela n'était pas prévu mais nous avons apprécié la possibilité d'être informés des problèmes de transport de la province. Nous les étudierons très sérieusement, j'en suis sûr.

Je suis désolé, monsieur Harquail, mais nous ne pouvons pas continuer. Les groupes qui ont demandé à comparaître ce matin ne le pourront pas si nous ne rattrappons pas le temps perdu.

Monsieur le Ministre, merci beaucoup.

M. Morgan: Merci beaucoup.

Des voix: Bravo! bravo!

Le président: Nous recevons ce matin des représentants du chantier Maritime de Terre-Neuve. M. A. Burgess, approchez je vous prie.

M. Baker: Monsieur le président, je voudrais faire appel au règlement.

Le président: M. Baker fait appel au règlement.

M. Baker: Monsieur le président, je me suis entretenu avec M. Neary avant de venir au Comité et il a mentionné qu'il avait demandé au comité de lui consacrer quelques moments. Pourriez-vous nous dire qui doit comparaître et si M. Neary sera du nombre?

Le président: Nous venons d'entendre le ministre. Nous devons maintenant entendre les représentants du chantier maritime de Terre-Neuve, de la Société de développement économique de Corner Brook, de la Société Harmon, ainsi que madame D. Wyatt, maire de Terre-Neuve et les représentants du CN. Malheureusement, nous n'avons pas été informés du désir de M. Neary de comparaître. Nous avons décidé de consacrer 30 minutes à chaque témoin et nous avons déjà 40 minutes de retard avant d'avoir commencé. Si nous réussissons à rattraper le temps perdu, nous seront très heureux d'entendre M. Neary.

Je demande votre indulgence monsieur Baker car si nous continuons à invoquer le Règlement, certains de nos témoins ne pourront pas comparaître. Nous devons aller aussi vite que possible.

M. Burgess est avec nous ce matin. Avez-vous une déclaration d'ouverture monsieur?

[*Text*]

Mr. A. A. Burgess (Manager, CN Newfoundland Dockyard): Thank you, Mr. Chairman. I am Albert Burgess, Manager of the Newfoundland Dockyard, and it is indeed a great pleasure to be given this opportunity to present a brief on behalf of the Newfoundland Dockyard to this Committee.

The Newfoundland Dockyard today is going through a most critical stage in its life. The yard has depended in the past on the maintenance of CN-operated vessels for its very existence. This work has declined considerably over the past two or three years.

To full understand the problems, I think it advantageous to recount the history of the dockyard. In the latter part of the 19th century, the Newfoundland government felt that a railroad across the island was necessary in order to fully develop newfoundland. After the railroad was started, it was soon realized that to fully develop the whole island a steamship service was necessary to connect the hundreds of fishing villages around the many bays to the main railroad line. Consequently, a fleet of steamships was obtained by the Newfoundland government. To maintain this fleet it was necessary to construct a drydock, and as the headquarters of the railroad was in St. John's, and there was an excellent harbour available, it was felt that this was where the dockyard should be located.

The dockyards performed its role of maintaining the coastal fleet for the government until the outbreak of the Second World War. During the war years a great deal of work was thrust on the yard as a result of enemy action in the North Atlantic. To cope with this large amount of work the manpower of the yard was increased substantially, but by and large, the facilities remained unchanged. The workload in the yard remained fairly constant though, even after the war, due to the prosperity that existed at that time.

Then with the coming of Confederation in 1949 and the influx of federal money to the outports, the whole way of life changed in those outports. people now had cash to buy provisions from the mainland, household appliances, clothes, et cetera. Before Confederation, of course, the people produced most of those commodities themselves, or they simply did without them. Because of this large movement of freight from the mainland to the outports, the coastal shipping trade flourished and, likewise, so did the workload at the dockyard. With increasing prosperity, however, came the development of the highway, and secondary roads were soon built connecting the majority of the outports to the main highway system. The highways today, to a great extent, have now replaced the coastal vessels as a means of moving passengers and freight to and from the outports. Such well-known coastal vessels as the *Bar haven*, the *Springdale*, the *Baccalieu*, the *Cabot Strait*, *Northern Ranger* and the *Kyle* have in the past few years been retired from service. The majority of those vessels have not been replaced. Any that have, have been replaced with very small, fast, passenger, run-about types of vessel, such as the *Marine Sprinter* and the Marine Runner. Of course, there is no comparison between the amount of maintenance required on a little vessel such as the *Marine Sprinter* and on such

[*Translation*]

M. A. A. Burges (Directeur, chantier maritime de Terre-Neuve): Merci monsieur le président. Je suis Albert Burgess, directeur du chantier maritime de Terre-Neuve et j'ai le plaisir de présenter à ce comité un rapport au nom du chantier maritime de Terre-Neuve.

Le chantier maritime de Terre-Neuve traverse actuellement une phase critique de son existence. Dans le passé, c'est l'entretien des navires du CN qui a assuré l'existence de ce chantier. Or, ces travaux ont considérablement ralenti au cours des 2 ou 3 dernières années.

Pour bien comprendre les problèmes, je crois qu'il serait utile de retracer l'histoire du chantier maritime. A la fin du 19ième siècle, le gouvernement de Terre-Neuve a estimé nécessaire de construire un réseau ferroviaire dans l'île afin de développer pleinement Terre-Neuve. Peu après le début de la construction, il s'est avéré nécessaire pour le développement global de l'île de mettre en place un service de bateaux à vapeur afin d'assurer une liaison entre les centaines de villages de pêcheurs qui se trouvent le long des multiples baies et la voie ferrée principale. Par conséquent, le gouvernement de Terre-Neuve a acquis une flotte de bateaux à vapeur. Afin de maintenir cette flotte, il a fallu construire une cale sèche et, puisque l'administration centrale de la voie ferrée se trouvait St-Jean qui offre l'avantage d'être un port excellent, on a décidé d'y construire le chantier maritime.

Le chantier maritime a donc assuré l'entretien de la flotte côtière du gouvernement jusqu'à la seconde guerre mondiale. Pendant les années de guerre, les hostilités dans l'Atlantique nord ont donné un surcroît de travail aux chantiers maritimes. Afin de répondre à la demande, la main-d'œuvre du chantier a été considérablement augmentée tandis que de façon générale, les installations restaient les mêmes. La charge de travail est restée constante même après la guerre en raison de la prospérité du chantier.

L'entrée dans la Confédération en 1949 et les investissements fédéraux dans les ports de mer ont complètement modifié le mode de vie de ceux-ci. La population pouvait alors se permettre d'acheter à l'extérieur des provisions, des appareils ménagers, des vêtements etc. Avant la confédération bien sûr, les gens produisaient eux-mêmes la plupart de ces produits ou s'en passaient tout simplement. En raison de l'importance du trafic entre l'île principale et les ports de mer, le commerce côtier se mit à prospérer et les affaires du chantier maritime aussi. Cependant, cette prospérité croissante exigea vite la construction de la Transcanadienne, et, des routes secondaires furent bientôt construites pour relier les ports de mer au réseau routier principal. Aujourd'hui, les routes ont dans une large mesure remplacé le trafic côtier des navires pour transporter des passagers et des marchandises en provenance et à destination des ports de mer. De célèbres navires côtiers comme le Bar Haven, le Springdale, le Baccalieu, le Cabot Strait, le Northern Ranger et le Kyle ont donc été retirés du service au cours des dernières années. La majorité de ces navires n'ont pas été remplacés. Les autres ont été remplacés par de petits bateaux à moteur pour le transport rapide des voyageurs, comme le *Marine Sprinter* et le *Marine Runner*. Bien entendu, on ne peut comparer l'entretien qu'exige un petit bateau

[*Texte*]

vessels as the *Cabot Strait*. As the government—or CN-operated coastal vessels have decreased in numbers, so have privately-owned commercial freighters. this is one of the major causes for the decline of the CN work load in the dockyard.

I believe you have a photograph in front of you that probably will help me to explain the subject. In the foreground in your photograph, off to the right-hand side, there are two vessels tied up in what we call the Waterford River area. those are the Burgeo and the Baccalieu. They are two of the coastal vessels that were built for the government to service the outports in Newfoundland and were operated by the government. they are now tied up there waiting to be scrapped.

While those changes have occurred in the coastal operations, other major changes have taken place in the North Sydney—Port Aux Basques operation. Likewise, with the advent of Confederation, there was quite an increase in the amount of freight that was crossing the Gulf. To cope with this tremendous increase in freight, CN placed every available freight vessel into the service, so, at one time, there would be probably eight to ten conventional freighters in that Gulf operation.

The first change in the Gulf operation occurred when the *William Carson* arrived on the scene. Before this time, freight was unloaded into a shed in North Sydney from rail cars. It was placed on trolleys, transported to the side of a conventional freight vessel, and then down into the hold of that vessel. Those vessels were then unloaded in Port Aux Basques in the same manner. The loading operation in North Sydney would take anywhere from three to four days to accomplish, and it employed an army of men, and a similar length of time was required on the Port Aux Basques side. With the coming of the *William Carson*, the container was first introduced. Freight was then unloaded from rail cars into a container, and the container itself was loaded on board the *William Carson*. This reduced the manpower required to load the vessel, but the big reduction was in port time. Instead of taking three to four days to load the *William Carson* in port, that operation was completed in five or six hours. In a given time, therefore, the *William Carson* could transport much more freight than a conventional vessel.

Then, in 1967 and 1968, two rail-car ferries, one the *Patrick Morris* and the other the *Frederick Carter*, were introduced into the service. Now, it was no longer necessary to man-handle freight at all. Rail cars were simply shunted aboard the rail car ferries and shunted off again in Port Aux Basques. What took eight to ten conventional freight vessels to accomplish could now be performed by using just two rail-car ferries. Consequently, the conventional freight vessels on the Gulf have practically disappeared from the scene. Of course, this again has had a tremendous effect on the work load of the dockyard.

Another development that has had an effect on the dockyard was the introduction recently of two- and three-decked passenger vessels in the operation. Those vessels have replaced several of our older vessels during the winter season, and those

[*Traduction*]

comme le *Marine Sprinter* et un navire comme le *Cabot Strait*. Le gouvernement ou le CN ont beaucoup réduit le nombre de leurs navires de cabotage, et les entreprises privées ont fait de même. C'est une des principales raisons du ralentissements des travaux du chantier maritime pour le compte du CN.

Je pourrais me servir de la photographie qu'on vous a distribuée pour mieux vous expliquer la situation. Au bas de la photographie, vous voyez deux navires amarrés dans ce que nous appelons la rivière Waterford. Il s'agit du *Burgeo* et du *Bacclieu*. Il s'agit de deux navires de cabotage du gouvernement; ils avaient été construits à sa demande et desservaient les ports secondaires de Terre-Neuve. Ils sont maintenant amarrés là en attendant d'être mis en service.

Les activités de cabotage ont donc beaucoup changé, mais d'autres changements ont aussi eu lieu dans la région Nord Sydney-Port aux Basques. Lors de notre entrée dans la Confédération, le transport de marchandises par le golfe a beaucoup augmenté. Pour faire face à cette augmentation considérable le CN a mis en activité tous les cargos dont il disposait. A un moment donné, il y avait probablement huit à dix cargos conventionnels qui assuraient ce service dans le golfe.

Le premier changement s'est produit lors de l'introduction du *William Carson*. Auparavant, les wagons de marchandises étaient déchargés dans un entrepôt de Nord Sydney. Ils étaient ensuite chargés sur des chalutiers, transportés par cargo conventionnel et transférés dans la cale de ce navire. Ce navire était ensuite déchargé à Port aux Basques de la même façon. Le chargement du navire à Nord Sydney prenait trois ou quatre jours, nécessitait une armée d'hommes, et le déchargement à Port aux Basques était aussi long. Lors de l'introduction du *William Carson*, on se servit pour la première fois de conteneurs. Ainsi, les marchandises étaient déchargées des wagons, placées dans des conteneurs qui étaient chargés à bord du *William Carson*. Les besoins en main-d'œuvre pour le chargement étaient ainsi de beaucoup réduits, mais surtout la durée d'immobilisation. Le chargement du *William Carson* prenait cinq à six heures au lieu de trois ou quatre jours. Donc, le *William Carson* pouvait transporter beaucoup plus de marchandises qu'un cargo conventionnel dans une période donnée.

Ensuite, en 1967 et 1968, deux traversiers le Patrick Morris et le Frederick Carter ont été mis en activité. On supprimait ainsi la manutention des marchandises. Il suffisait de transférer mécaniquement les wagons à bord des ferry boats et de les décharger à Port aux Basques. Deux ferry boats pouvaient donc accomplir le travail de huit à dix cargos conventionnels. C'est pourquoi, les cargos conventionnels ont presque disparu sur le golfe. Bien entendu, cette disparition a eu des conséquences énormes sur le volume de travail des chantiers maritimes.

Le chantier maritime a aussi subi les effets de la récente introduction de navires de passagers à deux et trois étages. Ces navires ont remplacé plusieurs de nos anciens navires pendant l'hiver, et les navires ainsi mis hors de service ont été amarrés

[*Text*]

replaced vessels have been tied up in the Point Edward area—that is in the North Sydney area—just for the winter season.

To employ as many seamen as possible during this winter lay-off period, maintenance work is performed on those vessels during this time. It is mainly by ship's crew. In addition to this, of course, vessels that are not in operation are of the multi-engine type, and more maintenance is being done on those vessels while they are in service than could possibly be performed on a conventional vessel. This on-going maintenance is performed to reduce the out-of-service time of the vessel. All those changes have further decreased the CN work load in the dockyard. At one time our work load in the dockyard was 70 per cent to 80 per cent CN—that is of our total workload. Today, we are down to having about 40 per cent of our total work load CN, and that has happened in a couple of years.

• 0955

Now going back to the original conception of the yard, it was never envisaged that the yard should be operated on a sound commercial basis. Its function was to service the coastal fleet. It was a government-owned yard to service the government-owned-and operated coastal fleet. Any outside or commercial work that came its way was accommodated, provided it did not interfere with its main function and cause any inconvenience to that coastal fleet. Now moneys so generated simply helped to reduce the cost of operating the yard. There was no thought at all that the yard should be a commercially viable enterprise; it was simply a service facility.

With Confederation, the operation of the gulf and coastal fleet became the direct responsibility of the Ministry of Transport. An agreement was reached between CN and Ottawa whereby the prices we charged for the repair of the CN fleet was that amount which would reflect a break-even situation at year's end. Now if after a year's operation the yard showed a profit, overhead was reduced the following year in order to get back to a break-even situation. The reverse procedure, of course, was adopted if instead of a profit a deficit was recorded after a year's operation, then we simply increased our overhead.

There was never, therefore, any encouragement for the yard to make a profit at all; we were not allowed to make a profit because we were a government yard repairing government ships. Consequently, apart from minimum expenditures to update some machinery, there was never any attempt to keep pace with modern shipyards. What was the point? We did not have to. There was no need to. So basically the dockyard that you see over there today is what you saw 50 years ago.

With the reduction of the CN work, and in order for the dockyard to maintain its present level of employment it has become necessary to acquire more and more commercial work, and to a large extent we have been successful in this. The level of employment in the yard has remained relatively stable and there is every indication that there is sufficient commercial

[*Translation*]

dans la région de Point Edward . . . la région de Nord Sydney . . . pendant l'hiver.

Pour employer autant de marins que possible pendant la période hivernale, on a entrepris des travaux d'entretien sur ces navires. Il s'agit surtout de l'équipage du navire. De plus, bien entendu, les navires utilisés actuellement ont plusieurs moteurs. Il est donc possible d'effectuer beaucoup plus de travaux d'entretien pendant qu'ils sont en service qu'il n'était possible de le faire pour les cargos conventionnels. Nous assurons donc un entretien continu pour réduire la durée d'immobilisation du navire. Toutes ces modifications sont venues réduire le travail exigé du chantier maritime par le CN. A un moment donné, 70 à 80 p. 100 de notre volume de travail venait du CN. En quelques années seulement, ce volume de travail a été réduit à 40 p. 100.

Pour en revenir aux principes qui ont présidé à la création du chantier, nous n'avons jamais considéré que le chantier se devait d'être rentable. Nous estimions qu'il était au service de la flotte côtière, qu'il s'agissait d'un chantier gouvernemental desservant la flotte côtière du gouvernement. Nous tentions de répondre à toute demande venant de l'extérieur, pourvu que cela ne nuise aucunement à notre fonction principale et ne pose aucune difficulté à la flotte côtière. Le recettes obtenues de cette façon ne servaient qu'à réduire les coûts d'exploitation du chantier. On n'a jamais cru que le chantier se devait d'être une entreprise commerciale rentable; il s'agissait simplement d'une installation offrant certains services.

Lors de notre entrée dans la Confédération, les activités de la flotte côtière sont devenues la responsabilité directe du ministère des Transports. Selon une entente conclue entre le CN et Ottawa, nous devions demander au CN, pour la réparation de ses navires, un prix qui permettrait au chantier d'équilibrer son budget. Donc, si après un an, le chantier accusait des profits, il se devait de réduire les frais généraux l'année suivante pour rectifier la situation. L'inverse était aussi vrai, si le chantier accusait un déficit annuel au lieu de profits, il lui suffisait d'augmenter ses frais généraux.

Par conséquent, le chantier n'a jamais été encouragé à faire des profits. Nous n'étions pas autorisés à faire des profits étant donné que nous étions un chantier du gouvernement réparant des navires gouvernementaux. C'est pourquoi, sauf des dépenses minimes pour replacer certaines machines, nous n'avons jamais cherché à suivre le rythme de modernisation des chantiers maritimes commerciaux. A quoi cela aurait-il servi? Nous n'y étions pas tenus. Nous n'en sentions pas le besoin. Le chantier maritime que vous voyez là-bas n'a donc pas du tout changé d'allure depuis 50 ans.

Pour faire face à une demande ralentie de la part du CN, et pour maintenir le même niveau d'emploi, il a fallu conclure de plus en plus de contrats commerciaux et nous y avons réussi dans une très grande mesure. Le niveau d'emploi est demeuré assez stable et tout nous porte à croire qu'il y aura assez de travail pour le maintenir à son niveau actuel. Nous ne pou-

[*Texte*]

work available to maintain the yard at its present level. Having lost the CN work, of course, we just could not lie down; we had to go and attrack other work to replace it.

However, in order to attract this work, the cost has to be as low as the customer can have it performed in any other shipyard. In other words, the yard now finds itself suddenly competing for work with every yard from St. John's to Montreal. Of course, we find that with the present antiquated and restrictive facility we cannot hope to be competitive with the relatively modern shipyards of today. Therefore, to keep the yard operating we have had to take work at less than cost in order to maintain the present level of employment. Instead of a break-even situation, the past two or three years we have been losing money.

The present Minister of Transport has recommended that the yard should be run on a sound commercial basis. It should be a viable enterprise rather than rely on CN for its livelihood. This is very fine in theory, and I guess it is the way in which any yard should be operated, but the present facility we have to operate was never designed to operate in this manner and it is not possible to suddenly change our method of operation, or indeed our whole purpose of existence, without first effecting some major changes in that yard. In order to live in this new environment the yard has to be just as efficient as any yard from St. John's to Montreal.

One of the first steps to be taken, and one which is well under way, I might say, is to change the attitude of the employees. Under the old system of guaranteed CN work there was little initiative to produce. The general attitude was that if a job or a ship was not completed today, there was always tomorrow. If a job cost $50 today and we lost money on it, we simply charged $75 next year, no problem. The result was that production was comparatively low, compared to other shipyards. The attitude is now changing, though, and most employeed now realize that if the job is delayed, the customer is not going to come back tomorrow and we do not have a job tomorrow. As a result, there has been a marked improvement in the production in the yard.

• 1000

We realize too that a vessel represents a tremendous capital investment for the owner and the cost of operating that vessel is extremely high in this day and age. And of course, time is money and an owner cannot afford to have his vessel in our yard with us working just one shift on it, from eight o'clock in the morning till four in the afternoon, Monday to Friday. Therefore the yard has now changed to the two-shift system. We are working from eight o'clock in the morning till four in the afternoon, and from four in the afternoon till midnight. We are working seven days a week and we are doing it at regular straight time rates, with provisions to work the third shift if necessary.

Work is therefore being performed on vessels up to 24 hours a day rather than eight. The result is that vessels are now being delivered on schedule and sometimes we are delivering

[*Traduction*]

vions, bien entendu, accepter sans rien faire la perte de la clientèle du CN. Il fallait attirer d'autres contrats pour la remplacer.

Cependant, pour attirer de tels contrats, il fallait offrir des prix aussi bas que les autres chantiers maritimes. Autrement dit, le chantier s'est vu tout d'un coup entrer en concurrence avec tous les chantiers existant entre Saint-Jean et Montréal. Il est évident qu'avec de telles installations désuètes et illimitées, il nous sera absolument impossible de concurrencer les chantiers maritimes modernes. C'est pourquoi, pour maintenir le chantier en activité et le niveau actuel d'emploi, nous avons dû fixer nos prix à un niveau inférieur au coût de fonctionnement. Au lieu d'équilibrer notre budget, nous avons donc subi des pertes au cours des deux ou trois dernières années.

Le ministre des Transports actuel a recommandé de gérer le chantier comme une entreprise commerciale. Cette entreprise devrait être rentable plutôt que de dépendre entièrement du CN. C'est bien joli, en théorie, et c'est ainsi que tout chantier devrait être administré à mon avis, mais l'installation que nous avons à l'heure actuelle n'a jamais été conçue à cet effet et il est impossible de modifier radicalement notre façon de fonctionner, ou même toute notre raison d'être, sans apporter des changements importants au chantier. Pour survivre dans ce nouveau milieu, le chantier doit être aussi efficace que tout chantier entre Saint-Jean et Montréal.

Il faut tout d'abord, et nous avons bien commencé, modifier l'attitude des employés. Étant donné que dans le passé la clientèle du CN était garantie, les employés faisaient preuve de peu d'initiative. Tout le monde estimait qu'il était toujours possible de terminer les travaux sur un navire le lendemain, plutôt que le jour même. Si nous demandions $50 pour un certain travail et que nous perdions de l'argent à la fin de l'année, il suffisait tout simplement de demander $75 l'année suivante. Par conséquent, la productivité était beaucoup plus basse que celle des autres chantiers maritimes. Cependant cette attitude est en train de changer, et la plupart des employés se rendent compte maintenant que si les travaux accusent un retard, le client ne reviendra peut-être pas et qu'ils perdront leur emploi. La productivité du chantier maritime s'est donc considérablement accrue.

Nous savons aussi qu'un navire représente un investissement énorme pour son propriétaire et que les coûts d'exploitation sont extrêmement élevés de nos jours. De plus, le temps c'est de l'argent et le propriétaire ne peut se permettre d'immobiliser son navire parce qu'une équipe seulement y travaille de 8 heures à 4 heures du lundi au vendredi. C'est pourquoi nous avons instauré un système à deux équipes. La première travaille de 8 heures à 16 heures et l'autre de 16 heures à minuit. Nous travaillons sept jours par semaine à tarif régulier, et nous pouvons former une troisième équipe si nécessaire.

Il est donc possible d'effectuer des travaux 24 heures par jour et non plus seulement huit. Nous sommes donc maintenant capables de livrer les navires à temps, et même parfois

[*Text*]

them ahead of schedule. We have been receiving some very favourable comments lately on our production.

There are many other improvements either underway or in the planning stages to utilize fully the facilities we have.

All those above improvements are good and we are pleased with the results. However, the one major obstruction to becoming competitive is the inflexibility of the present drydock itself.

The actual drydock is what is known as the graving type of facility. That is nothing more than a hole excavated in the ground with a gate to keep the sea water out. Probably if we could refer to our photograph again, in the foreground we see the graving dock, with one vessel on that dock. You see a gate here simply keeping the water out. This type of dock is efficient for the drydocking of a larger type of vessel.

When we put one vessel on that dock, it is quite efficient. I think it is probably one of the most efficient means of drydocking larger vessels. But it is completely inefficient for drydocking smaller vessels, let us say 250 feet, 3,000-ton range and under, that type of vessel. Unfortunately 75 per cent of the vessels that we are asked to drydock are in this range. They are the smaller type vessel.

The drydock itself is 565 feet in length. Of course, in order to get full utilization from the facility when called upon to drydock this smaller type of vessel, it is necessary to drydock two and three of them at the same time. There are several major problems with this arrangement.

It is difficult to schedule three vessels each requiring equal time on the drydock. Actually it should be the customer who should be telling us what time he wants to put his ship on dock, not us telling him, if we are going to be commercial. We have placed three ships on dock, and most certainly when that gate has been closed and the dock has been pumped dry and work has commenced on the ships, there is going to be more work evident on one vessel than was foreseen afloat. Instead of that vessel requiring one week on dock, it requires two or three. In the meantime, work on the other vessels has been completed in the scheduled week. Those other two vessels, after that first week, must remain on dock a further two weeks while work proceeds on the other vessel.

No customer in this day of high crew and operating costs can afford to have his vessel trapped on our drydock for two weeks, earning no revenue while costs accumulate. Very often that same customer has charter commitments to meet. We have now, at the very least, an unsatisfied customer on our hands.

We can refer back to the chart here. This brown area is our present graving dock. We put three vessels on the dock. The majority of vessels are placed on dock to remove hull plates, tail shafts, and so on. So we get a vessel on dock and remove the hull plates. More work is evident on this last vessel out here than was foreseen. What do we do with the first two on? How do we get them off? We cannot allow water to get into the dock because water is going to get into the vessels. So they are trapped down there. There is no means of getting them off.

[*Translation*]

avant le temps. Récemment, nous avons été félicités de notre productivité.

Nous envisageons bien d'autres améliorations pour utiliser à pleine capacité les installations dont nous disposons.

Toutes les améliorations que j'ai mentionnées ont donné de bons résultats. Cependant, en premier lieu nous ne pourrons devenir concurrentiels à cause de l'impossibilité d'adapter la cale sèche dont nous disposons aux circonstances actuelles.

La cale sèche actuelle est en fait un bassin de radoub. Il s'agit tout simplement d'un trou dans la terre muni d'une barrière pour empêcher l'eau d'entrer. Sur la photographie, vous voyez au premier plan un navire dans ce bassin de radoub. Vous voyez la barrière ici qui sert uniquement à empêcher l'eau d'entrer. Ce genre de bassin est très efficace pour la mise en cale sèche d'un navire de grande dimension.

Je crois que c'est probablement la façon la plus efficace de mettre en cale sèche les navires de grande dimension. Cependant, ce bassin n'est pas du tout pratique pour la mise en cale sèche des navires plus petits, disons de 2500 pieds, et de 3,000 tonnes et moins. Malheureusement, 75 p. 100 des navires qu'on nous demande de mettre en cale sèche sont de cette dimension.

La cale sèche mesure 565 pieds. Pour utiliser à plaine capacité cette installation, il faudrait y installer deux ou trois petits navires en même temps. Cependant, cela pose bien des difficultés.

Il est difficile de prévoir la mise en cale sèche de trois navires qui devront y demeurer un temps égal. Pour être rentable, il faudrait que le client nous dise pendant combien de temps son navire doit rester en cale sèche, et non pas l'inverse. Si nous y plaçons trois navires, il est certain qu'après avoir retiré l'eau et commencé les travaux, nous nous rendrons compte que les travaux sur un navire prendront plus de temps que prévus. Au lieu de prendre une semaine, il faudra deux ou trois semaines. Entre-temps, les travaux sur les autres navires ont été terminés en une semaine comme prévus. Cependant, ces deux autres navires doivent rester en cale sèche pendant deux semaines supplémentaires en attendant la fin des travaux sur l'autre navire.

Aucun client, étant donné les coûts très élevés de fonctionnement et les salaires des équipages, ne peut se permettre de se passer de son navire pendant deux semaines supplémentaires, ne rien gagner pendant que les coûts s'accumulent. Très souvent ce client doit aussi respecter d'autres engagements. Dans une telle situation, nous avons donc un client insatisfait.

Je vous reporte au tableau que nous avons ici, la portion colorée en brun représente notre bassin de radoub actuel. Disons que nous faisons entrer trois navires dans le bassin. La majorité des navires sont mis en cale sèche pour enlever les tôles de la coque, les arbres porte-hélices etc. Donc, lorsque nous enlevons les tôles de la coque, nous pouvons nous rendre compte que des réparations imprévues seront nécessaires. Que faisons-nous des deux autres? Comment les faire sortir? Nous ne pouvons faire entrer l'eau dans le bassin car elle s'infiltre-

[*Texte*]

Not only is this bad for the owner. He loses two weeks production on those ships. What do we do with all the people in our shops when work has been completed on those ships and now we have only one small vessel to work on? We have to maintain our staff. So they have to remain idle most of the time. It takes approximately 30 men a full day to place two and three vessels on that graving dock, and while those vessels are being drydocked very little work on them can proceed. Consequently, the majority of the workers, 250 of them, and more, are idle during the full day we are drydocking those vessels. that is costing us about $5,000 in lost time. The same situation, of course, happens when we are undocking, and we lose another $5,000 in lost time.

• 1005

When vessels are on the dock and work has started on them, we cannot flood up to take on any new work until all the work is completed on all the vessels in the dock. Therefore, much lucrative repair work is lost by not being in a position to accept it when it is available. This work is of an emergency nature, groundings and so on—it does not go out to tender—and it is where most of the yards make their profits. We are turning away, on an average, 11 of those ships every year, and they are worth millions of dollars to us in revenue. Actually, so far this year we have turned away 12. We turned eight away in May alone.

If you look at your photo again, you will see our drydock in the foreground, and our gate is closed. Look beyond that and you will see two or three vessels tied up abreast of each other. No matter what happens to any of those vessels that are afloat, we cannot take them in on that drydock until we get the one already on there off. Outside the narrows there are hundreds of them passing everyday. As I said, eight of them passed this month alone and we had to turn them away because we could not take them on the dock.

The bottom of that dock, if you look at it, is not a flat surface. We had to put in bilge blocks in order to keep the vessels upright. And we are unable to take advantage of forklife vehicles down on the dock floor. All heavy lifts have to be moved by cranes that operate on the dock wall, and this is certainly not efficient in this day and age.

In this dockyard up here we have to have more flexibility than the graving dock alone can give us. Without this flexibility we cannot hope to remain in or compete in the commercial market. There is just no way we can do it that I can see. Few customers are willing to wait weeks for us to take their ships on drydock, or having waited, be prepared to leave their ships on dock two or three weeks longer than necessary. The customer simply cannot afford to do it.

The answer to most of our present problems is an additional drydocking facility, one which will complement our present drydock. The most efficient facility I know of today for docking the smaller-type 380-foot-and-under vessel is the syncrolift. The syncrolift is simply an elevator operated by a series

[*Traduction*]

rait dans les navires. Il est donc absolument impossible de les faire sortir.

Non seulement c'est très mauvais pour le propriétaire qui perd deux semaines de production, mais qu'allons-nous faire de tout notre personnel lorsque les travaux auront été terminés sur ces deux navires et qu'il ne restera qu'un petit navire? Nous devons donc garder notre personnel alors qu'il n'a rien à faire. La mise en cale sèche de deux ou trois navires exige la présence de 30 hommes pendant un jour entier, et pendant ce temps les travaux ne peuvent être commencés. Par conséquent, la majorité des travailleurs, 150 et plus, ne font rien pendant toute cette première journée. Cela nous coûte environ $5,000. La même chose se produit bien entendu lorsque nous faisons sortir les navires, et nous perdons encore une fois $5,000.

Lorsque les navires sont dans le bassin et que les travaux ont commencé, nous ne pouvons remplir le bassin pour entreprendre d'autres travaux avant d'avoir complètement terminé les travaux sur tous les navires en cale sèche. Par conséquent, nous perdons des contrats très lucratifs parce que nous ne sommes pas en mesure de les accueillir quand ils sont disponibles. Ces travaux sont toujours urgents et il n'y a pas d'appel d'offre. C'est dans ce domaine que la plupart des chantiers maritimes font leurs profits. Nous refusons donc en moyenne 11 navires par année c'est-à-dire des millions de dollars de revenus. En fait, jusqu'à maintenant cette année nous en avons refusé 12. En mai seulement nous en avons refusé huit.

Si vous regardez la photographie, vous voyez la cale sèche au premier plan et la barrière qui est fermée. Un peu plus loin, vous pouvez voir deux ou trois navires amarrés l'un à côté de l'autre. Quoiqu'il arrive à ces navires, nous ne pourrons les mettre en cale sèche avant que l'autre qui s'y trouve déjà ne soit sorti. Des centaines de navires passent chaque jour au-delà de ces chenaux. Comme je l'ai dit, huit navires sont passés ce mois-ci, et nous avons dû leur dire de repartir parce que nous ne pouvions les accueillir.

Comme vous le voyez, le fond de la cale n'est pas plat. Il a fallu y installer des ventrières pour soutenir les navires. Nous ne pouvons donc nous servir de charriots élévateurs dans le fond du bassin. Toutes les charges lourdes doivent être soulevées par des grues fixées sur les murs, ce qui n'est certainement pas une méthode très efficace de nos jours.

Dans le chantier maritime ici, si nous n'avons pas des installations plus pratiques que le bassin de radoubs, nous ne pourrons faire concurrence aux autres chantiers. A mon avis, c'est absolument impossible. Rares sont les clients disposés à attendre des semaines pour nous permettre de mettre leurs navires en cale sèche ou, ayant attendu, à laisser leurs navires en cale sèche pendant deux ou trois semaines supplémentaires. Aucun client ne peut se le permettre.

Pour résoudre la plupart de nos problèmes actuels, il nous faudrait une installation de mise en cale sèche supplémentaire, pour compléter notre installation actuelle. La plate-forme synchronisée est l'installation la plus efficace à ma connaissance pour la mise en cale sèche des navires de 380 pieds et

[*Text*]

of cables from motors. On the elevator platform are railway tracks on which a cradle operates. In order to lift a vessel out of the water, the elevator is lowered under the water and the vessel is placed over the elevator with the cradle in place. The elevator then rises vertically until the tracks in the platform are in line with tracks on a transfer table. The vessel is then transported to the transfer table by simply moving the cradle along the tracks. The transfer table is moved horizontally until aligned with any of the repair berths that are available, and as many repair berths can be provided as there is flat land available. Hence, the number of vessels that can by drydocked at any one time simply depends on the land available.

• 1010

If we refer back to our flip chart, the area shaded in in yellow is the syncrolift platform. As you can see, this is suspended by cables from electric motors and the electric motors are mounted on a platform which is supported by piles from the harbour bottom. To place a vessel on that to lift it out of the water, you simply lower the cradle, the elevator platform, below the surface of the water. Now the cradle is in place and you steer the vessel in over the cradle. Now you operate your motors and you lift your cradle, your plaform, your cradle and your ship vertically until the ship is at ground level. Here is the ship now; we have her on our cradle, on our syncrolift. There are rail tracks, of course, on the platform and on a transfer cradle in here, so you just transfer the ship onto the transfer table. Now the transfer table can be moved horizontally until it is lined up with any repair berth and the vessel is shunted on to a repair berth, down here over on this berth over here.

The advantages of this system are that one vessel can be drydocked at any time regardless of the number of vessels already on the dock, and likewise any vessel land docked can be placed back in the water regardless of the number that we have already on the dock. Vessels can be drydocked in a fraction of the time required on our graving dock, and it should require just three to four men rather than 30 men that we have to use.

Probably I can illustrate this. We have a vessel over on this repair facility on our synchrolift, another one here, a further one here, of course, all the way along. Now then we have a vessel on this berth over here and that vessel's repairs have been completed on it. We simply shunt her over on our transfer table, across down on our synchrolift and out into the water. It does not interfere at all with the other three, four or five ships that we already have berthed and the work is still proceeding on those ships with no interference whatsoever. Now it is much more efficient to perform work on smaller vessels which are drydocked at ground level rather than down in a hole in the ground. Now, in effect, the synchrolift would enable us to drydock 75 per cent of the vessels which we are presently required to drydock in a much more efficient manner and would free that graving dock for the larger type of vessel that we are turning away. It should be also noted here that when we turn those larger vessels away they either go to the

[*Translation*]

moins. Cette plate-forme synchronisée est en fait un élévateur muni de câbles et de moteurs. Sur la plate-forme de l'élévateur se trouvent des rails de chemin de fer qui servent au déplacement du charriot. Pour sortir un navire de l'eau, l'élévateur descend dans l'eau et le navire est placé sur le charriot. Ensuite, l'élévateur remonte jusqu'à ce que les rails de la plate-forme soient au même niveau que les rails du tablier de transfert. Il suffit alors de déplacer le charriot pour transporter le navire sur le tablier de transfert. Ce tablier est déplacé horizontalement jusqu'à un poste de mouillage disponible. On peut aménager autant de postes de mouillage qu'il y a de terrains disponibles. Par conséquent, le nombre de navires pouvant être mis en cale sèche en même temps dépend simplement du terrain disponible.

Pour en revenir à notre tableau, la portion colorée en jaune représente la plate-forme synchronisée. Comme vous voyez, elle est suspendue par des câbles partant de moteurs électriques installés sur une plate-forme construite sur pilotis. Pour sortir un navire de l'eau, il suffit de descendre dans l'eau jusqu'à la profondeur désirée la plate-forme de l'élévateur. Une fois que le ber de lancement est en place, vous y dirigez le navire. Vous mettez ensuite les moteurs en marche et vous soulevez le ber, la plate-forme à la verticale jusqu'à ce que le navire se trouve au niveau du sol. Voici le navire; il se trouve sur le ber de lancement, sur la plate-forme d'élévation. La plate-forme et le ber de transfert sont bien sûr munis de rails et il suffit donc de faire glisser le bateau sur la plate-forme de transfert. La plate-forme de transfert peut être actionnée horizontalement jusqu'à ce qu'elle arrive au niveau du bassin de radoub. Le navire est ensuite manœuvré vers un bassin de radoub, près de celui que vous voyez ici.

Ce système a cet avantage qu'il permet de mettre un navire en cale sèche n'importe quand, quel que soit le nombre des bateaux déjà à quai, et de même n'importe quel bateau en cale de radoub peut être remis à l'eau, quel que soit le nombre de navires à quai. Les navires peuvent être mis en cale sèche beaucoup plus rapidement et trois ou quatre hommes suffisent au lieu de trente.

Je peux probablement vous expliquer cela. Nous avons un bateau ici dans ce bassin de raboud sur la plate-forme d'élévation, un autre ici, un autre ici et ainsi tout le long. Nous avons un navire dans cette cale et les réparations sont terminées. Il suffit de le manœuvrer jusqu'à la plate-forme de transfert, de l'abaisser sur la plate-forme d'élévation et de le remettre à l'eau. Nous n'avons pas besoin de déplacer les trois, quatre ou cinq bateaux qui sont aussi en cale sèche et les travaux peuvent continuer sur cea bateaux sans interruption. Il est beaucoup plus efficace de travailler sur des petits bateaux qui sont mis en cale sèche au niveau du sol plutôt que sur des bateaux situés dans un trou dans le sol. En réalité, la plate-forme d'élévation doit nous permettre de façon beaucoup plus efficace de mettre en cale sèche les trois quarts des bateaux que nous devons réparer et doit libérer le bassin de raboud utilisé pour les gros navires que nous ne pouvons par pour le moment accepter. Il faut également noter que lorsque nous ne pouvons pas effec-

[*Texte*]

mainland or more often they go to foreign countries because there is no other facility in Newfoundland to handle them. The only other facility that we have is at Marystown and they can only handle a smaller type vessel. Consequently, the synchrolift in St. John's would have no effect at all on the Marystown facility.

We in St. John's in CN have been in contact with the Pearlson Engineering Company of Miami, Florida. They are the recognized authority on synchrolift installation. Actually, Pearlson was the inventor of the synchrolift. We have had an engineer from his firm visit us in St. John's and he surveyed four possible sites for a synchrolift installation in this harbour. One was in the Waterford River, the other at the Coastal Pier, the third was at the Lower Harbour and the fourth was a Municipal Basin, and probably it would be advantageous if we referred back to our photograph again. Where the two coastal vessels are presently tied up here in the photograph in the Waterford River, this land to the right of that is available and it was a possible site. At the end of the shed where those two coastal vessels are tied up there is another possible site for a synchrolift. The third was right down here just outside your hotel window, actually, but the fourth one was up in the Municipal Basin, and you can see that it is the area outlined in red on your photo.

• 1020

There is absolutely no doubt in the engineer's mind at all that that Municipal Basin is the ideal location for a synchrolift. Consequently, we have a layout plan design and if we go back to the photo again, it shows that up at the head of the basin, the first 300 feet of that area would be filled in because we only have about 10 feet there and we are down to bedrock. Now this area would support our synchrolift platform, our transfer table. The synchrolift would extend out another 300 feet. We have Department of Public Works drill test drawings indicating that there is sufficient depth of water available in this area and it would only require dredging—apart from the northwest corner, which would require to be blasted; and then only for an area of about two feet. The area then from the western end of the present locomotive shop to the No. 1 transfer shed, and from the basin to Water Street, will provide space to drydock five vessels. Basically, our layout is here, with five vessels on the dock.

One of the advantages of the proposed location is the proximity of both docking facilities to our main repair shops. Here is our main repair shop; one docking facility on this side and the other on the other side. Of course, the closer your vessel to the main repair shops, the more efficient your operation. A portion of this land is already owned by CN, and the remainder, I understand, is under the control of the federal government. Now we have obtained a firm price from Pearlson for $5.5 million for the installation of that synchrolift and it would require another $1 million for the civil works. However, with the dockyard performing most of the work itself, we could reduce that cost by half a million dollars.

[*Traduction*]

tuer de travaux sur ces gros bateaux, ils se rendent sur le continent ou plus souvent encore vont à l'étranger car il n'y a pas à Terre-Neuve d'autres installations susceptibles de les recevoir. L'autre installation dont nous disposons se trouve à Marystown et ils ne peuvent radoubler que les petits bateaux. Par conséquent, la plate-forme d'élévation du port de St. John's ne risque pas d'affecter les opérations de Marystown.

Nous sommes entrés en contacts avec la *Pearlson Engineering Company* de Miami, Floride. Ils sont considérés comme des experts dans l'installation de plates-formes d'élévation. C'est d'ailleurs Pearlson qui les a inventées. Un ingénieur de cette firme a visité St. John's et il a étudié dans ce port quatre emplacements susceptibles d'accueillir une autre plate-forme d'élévation. Le premier se trouve le long de la rivière Waterford, l'autre vers Coastal Pier, le troisième à Lower Harbour; le quatrième est un bassin municipal. Il serait peut-être utile que vous repreniez la photographie du chantier. Vous voyez sur la photo que deux navires côtiers sont actuellement immobilisés, ici le long de la rivière Waterford et cette partie-ci, à droite, représente un emplacement possible. Il est également possible d'installer une plate-forme d'élévation à l'extrémité du hangar où ces deux navires côtiers sont actuellement immobilisés. Le troisième emplacement se trouve à droite ici, sous les fenêtres de votre hôtel, en fait, et le quatrième se trouve dans le bassin municipal et c'est la partie entourée de rouge sur votre photo.

De l'avis de l'ingénieur le bassin municipal représente l'emplacement idéal. Par conséquent, nous avons tracé des plans et si nous revenons à notre photo, vous verrez, en haut du bassin, que les 300 premiers pieds seront comblés car il n'y a que 10 pieds à cet endroit-là avant de toucher l'assise rocheuse. Cet emplacement peut contenir le pont levant synchronisé et la plate-forme de transfert. Le pont levant pourrait s'étendre sur 300 pieds supplémentaires. Les coupes des opérations de forage effectuées par le ministère des Travaux publics indiquent que la profondeur d'eau est suffisante dans cette zone et qu'il suffirait de draguer le bassin, à l'exception de l'extrémité nord-ouest qu'il faudrait faire sauter à la dynamite sur environ deux pieds. La section comprise entre l'extrémité occidentale de l'actuel atelier des moteurs et le hangar de transfert nº 1, et entre le bassin et Water Street, permettrait de mettre en cale sèche cinq navires. Voici notre plan d'aménagement et vous pouvez y voir cinq navires en cale sèche.

Cet emplacement a l'avantage d'être à la fois à proximité des installations de radoub et des principaux ateliers de réparation. Voici notre principal atelier de réparation: voici une installation de radoub de ce côté et voici l'autre de l'autre côté. Bien sûr, plus le navire est proche des principaux ateliers de réparation, plus les travaux sont efficaces. Le CN possède déjà une partie de ces terrains et je crois savoir que le reste est sous contrôle fédéral. La Société Pearlson nous a fixé un prix ferme de 5.5 millions de dollars pour l'installation de ce pont levant synchronisé et les travaux publics coûteront un million de dollars de plus. Cependant, étant donné que le chantier maritime effectuera la plupart des travaux lui-même, nous ramènerons ce coût à un demi-million de dollars.

[*Text*]

It is our opinion that with this installation, the CN dock could, and indeed would be able to, compete with any of the East Coast yards, and instead of being faced with an annual deficit of close to three quarters of a million dollars, we could show a modest profit. Gentlemen, I have that contract here, all ready to be signed with Pearlson.

The majority of the vessels we are presently turning away are foreign-owned, and this of course is foreign capital that could be coming into Canada. The dockyard presently employs 300 people and is the largest industry in this city, but with the present financial situation those 300 jobs could very well be in jeopardy. However, the additional work that the synchrolift would enable us to handle would not only secure those 300 jobs but would create another 200 positions, bringing our total employment up to over 500. When one considers the amount of money presently circulated in St. John's through wages and the purchasing of materials, it is apparent that the dockyard is one of the major contributors to the local economy. The creation of a further 200 jobs would be a positive contribution toward alleviating unemployment in this area.

Several years ago the dockyard was approached by Sobvrybflot, the agency for the operation of the Russian fishing fleet. They wanted costs for drydocking the Russian fleet in our dockyard. From the discussions and negotiations that developed, a contract was drawn up and agreement was reached whereby we would maintain that Russian fishing fleet. However, as we know, the state of the Canadian fishing industry at the time was bad and the Russian were being discouraged from fishing in Canadian waters. Consequently, a law forbidding the changing of crews on foreign vessels while in Canadian ports was enforced, and as our contract was contingent on that requirement we could not proceed with the contract. We were actually stopped from signing the contract. With the agreement on the fish quotas and the 200-mile fishing limit between Canada and Russia, it would appear, to me anyway, that this obstacle can be overcome now. There are presently hundreds of foreign vessels operating off our coast and this represents a tremendous untapped market for us. With some help from Ottawa in relaxing crew-change regulations, we could re-open those negotiations and hopefully bring that contract to a successful conclusion. However, the work so generated could not possibly be done with our present facility, and additional drydock capacity would have to be acquired before we could even attempt work of this magnitude.

The expansion of that dockyard will attract shipping to this port of St. John's. In addition to the direct employment so generated and the additional money circulated for materials et cetera, those vessels will be purchasing provisions and fuel from local business establishments, and this of course would further boost our economy. In addition to the fishing fleet, the oil exploration industry and the movement of liquid gas from the Arctic represent a further potential market, and the port of St. John's simply must be in a position to capitalize on this market.

[*Translation*]

Nous pensons que, grâce à cette installation, le chantier maritime du CN pourrait concurrencer tous les autres chantiers de la côte est. Au lieu d'accuser un déficit annuel de près de trois quarts de million de dollars, nous pourrions enregistrer un modeste profit. Messieurs, j'ai ce contrat avec moi, il est prêt à être signé par Pearlson.

La majorité des bateaux que nous refusons sont des bateaux étrangers et représentent bien sûr un capital qui pourrait entrer au Canada. Le chantier maritime emploie actuellement 300 personnes et représente la plus grande industrie de cette ville. Mais la situation financière actuelle met en danger ces 300 emplois. Cependant, l'installation d'un pont levant synchronisé nous permettrait non seulement de garantir ces 300 emplois mais également d'en créer 200 autres, ce qui porterait le nombre de nos employés à 500. Si l'on considère le montant des salaires et des acquisitions de matériel qui passent par le chantier maritime de St. John, il est évident que ce chantier est un des piliers essentiels de l'économie locale. La création de 200 emplois supplémentaires pourrait être une solution efficace au problème du chômage dans cette région.

Il y a plusieurs années, Sobvrybflot, l'agence responsable de la flotte de pêche russe, est entrée en contact avec le chantier maritime. Ils voulaient savoir ce qu'aurait coûté la mise en cale sèche de navires russes dans notre chantier. A l'issue des discussions et des négociations un accord et un contrat furent signés selon lesquels nous nous chargions de l'entretien de cette flotte de pêche russe. Cependant, comme nous le savons, la situation de l'industrie canadienne de la pêche était très mauvaise à cette époque et les Russes se découragèrent de venir pêcher dans les eaux canadiennes. Par la suite, une loi fut adoptée qui interdisait les changements d'équipages sur les navires étrangers immobilisés dans des ports canadiens. Étant donné que notre contrat était conditionné par cette exigence, nous n'avons pas pu l'honorer. Nous avons en fait été empêchés de signer ce contrat. Depuis les accords entre le Canada et la Russie sur les quotas de poisson et sur la limite de pêche de 200 milles, il me semble que cet obstacle pourrait maintenant être franchi. Il y a actuellement des centaines de navires étrangers qui opèrent au large de nos côtes et cela représente pour nous un marché énorme inutilisé. En assouplissant les règlements relatifs au changement d'équipages, Ottawa pourrait nous aider à réouvrir ces négociations afin de conclure ce contrat de façon satisfaisante. Cependant, les installations dont nous disposons actuellement ne sont pas suffisantes et il serait nécessaire d'acquérir de nouvelles installations de cale sèche, avant d'envisager des opérations de cette envergure.

L'expansion du chantier maritime permettra de multiplier le trafic dans le port de Saint-Jean. Non seulement, cela créera des emplois directs supplémentaires, et augmentera la circulation des capitaux pour l'acquisition des matériaux etc., mais encore ces navires s'approvisionneront en vivres et en carburants chez les commerçants. Et cela donnera, bien sûr, une vigueur nouvelle à notre économie. En plus de la flotte de pêche, les industries de prospection pétrolière et de transport du gaz liquide de l'Arctique, représentent un marché potentiel supplémentaire, et le port de Saint-Jean doit avoir la possibilité de profiter de ce marché.

[*Texte*]

• 1025

Gentlemen, in closing, we in CN believe that this government-owned dockyard could not only survive but could expand and prosper if given the same government support as afforded other shipyards in Canada, among which are those we are expected to compete against, and to this end we now solicit all your support. Thank you. If there are any questions . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Burgess, for a most interesting brief. I must sound monotonous, but I would like to remind the members that right now we are approximately 45 minutes late. So if there are any questions, I would ask you to keep them as brief as possible, and the answers.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have one question for the witness, and would also comment that I was in Hay River, Northwest Territories, last Thursday where they have a synchrolift for the repair and servicing of barges and ships for the Mackenzie River and Arctic Ocean service, and it can handle up to 12 vessels and barges at a time on a setup similar to what you point out there. If you did not know about that, if you had not seen it, I would recommend that you and CN see what the northern transportation companies have done up there. In fact they had drydocked two or three vessels up of a size shown in these photographs. Their setup is one of only five in all Canada, but it is a magnificent operation and you should see it.

The financing of this proposal is, I think you said, $5.5 million. Are you asking that the government provide the capital for this? What prevents CN from going ahead with it on its own? To me it is an imminently practical and feasible project. Why is CN not moving on it, or are you asking the government to do it?

Mr. Burgess: It is simply a matter of economy. In order for CN to finance this installation, I would assume that CN would have to go to the bank and simply get a loan of $6 million. Now somewhere along the line CN would have to pay back at least the interest on that $6 million, and I am not so sure that there is any shipyard in Canada being forced to pay back the capital cost of any of their facilities.

As a matter of fact, we have two government owned and operated drydocks in the St. Lawrence River. They are operated by the Department of Public Works and there is only one customer, one of the major shipyards up that river. I know that those two drydocks are being operated at an annual deficit. So not only does that shipyard not have to pay anything back, it does not even meet the capital and operating costs. And that is one of the shipyards against which we have to compete.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Crosbie: First, Mr. Chairman, I would like to congratulate Mr. Burgess on his presentation. I certainly support him 100 per cent. The dockyard is located in my district, and even

[*Traduction*]

Messieurs, en conclusion, nous croyons que ce chantier maritime du gouvernement pourrait non seulement survivre mais encore s'étendre et prospérer s'il bénéficiait du même appui que le gouvernement accorde à d'autres chantiers maritimes du Canada, dont certains sont nos concurrents. A cette fin, nous sollicitons donc tout votre appui. Merci. S'il y a des questions . . .

Le président: Merci, monsieur Burgess, pour ce mémoire des plus intéressants. Je ne voudrais pas me répéter mais j'aimerais rappeler aux députés que nous avons environ 45 minutes de retard. Si vous avez des questions, je vous demande donc de les poser le plus rapidement possible.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai une question à poser au témoin. Jeudi dernier, je me trouvais à Hay River, dans les Territoires du Nord-Ouest, et ils ont installé un pont levant synchronisé pour l'entretien et la réparation des traversiers et navires du fleuve Mackenzie et de l'océan Arctique. Ce pont levant synchronisé peut permettre de réparer 12 navires en même temps. Le plan ressemble à celui que vous venez de nous montrer. Si vous n'êtes pas au courant et si vous n'avez pas vu cette installation, je vous recommande d'aller voir ce qu'ont fait là-bas les compagnies de transport du Nord. En fait, ils ont mis en cale sèche deux ou trois navires de la taille de ceux que l'on voit sur ces photos. Il n'y a que cinq installations comme la leur au Canada mais elle est magnifique et vous devriez aller la voir.

Vous avez dit que le financement de cette proposition représente 5.5 millions de dollars. Demandez-vous au gouvernement de fournir ces capitaux? Qu'est-ce qui empêche le CN de financer ses opérations lui-même? Ce projet me semble éminemment pratique et faisable. Pourquoi le CN n'en prend-il pas l'initiative et pourquoi demandez-vous l'appui du gouvernement?

M. Burgess: C'est une simple question économique. Pour financer cette installation, je suppose que le CN devrait s'adresser à la banque et emprunter 6 millions de dollars. A un moment donné, il faudra que le CN rembourse au moins l'intérêt accumulé sur ces 6 millions de dollars et je ne suis pas si sûr qu'il existe au Canada un seul chantier maritime qui ait été forcé de rembourser ses coûts en capital.

En fait, nous avons le long du Saint-Laurent deux cales sèches qui appartiennent au gouvernement et sont gérées par lui. Elles sont gérées par le ministère des Travaux publics et il n'y a qu'un client, un des importants chantiers maritimes de cette rivière. Je sais que le bilan d'exploitation de ces cales sèches accuse un déficit annuel. Non seulement ce chantier maritime n'est pas obligé de rembourser quoi que ce soit, mais il n'a même pas besoin d'assumer les coûts en capital et les dépenses de fonctionnement. En outre, c'est un de nos concurrents.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Crosbie: Tout d'abord, monsieur le président, je voudrais féliciter M. Burgess pour son exposé. Je l'appuie à 100 p. 100. Le chantier maritime se trouve dans ma région et, même si ce

[*Text*]

if it was not, I would certainly support him. Are the unions involved in the shipyard supporting your brief, Mr. Burgess?

Mr. Burgess: I have every indication that the unions are supporting me 100 per cent. Actually, I see Mr. Fred Chancey in the audience. He is the president and the local chairman of our Brotherhood of Railroad Carmen, and the union can probably answer that question better than I can.

Mr. Crosbie: Because of the time factor . . . in any event, the union informs you that they are supporting this brief.

Mr. Burgess: I believe he is quite ready . . .

The Chairman: Mr. Burgess mentioned that the unions were supporting him, so go ahead.

Mr. Crosbie: In connection with financing this synchrolift, is the position that the drydock is owned by the Government of Canada and that it has been given to the CN to operate on behalf of the Government of Canada? The dockyard itself is not owned by CN. Is that correct?

Mr. Burgess: That is correct.

Mr. Crosbie: As I understand it, the dockyard is now a separate profit centre under the CN's new system, has been for two or three years and is losing something like $750,000 a year. The losses it incurred before it became a separate profit centre came under the East Coast marine and ferry system, and were met by the DOT.

• 1030

Mr. Burgess: Yes, but there were no losses as such because we charged the government the cost of operating that yard, in effect.

Mr. Crosbie: Right.

Mr. Burgess: That is a charge we put on each repair job, but the government, in effect, picked up the tab.

Mr. Crosbie: But my point is, before you became one of these famous CN profit centres—or lack of profit centres—any expense necessary for you to operate was met by the Government of Canada through MOT through the East Coast Marine Ferry Service.

Mr. Burgess: Exactly.

Mr. Crosbie: But now that you are a supposed profit centre, who is meeting your losses now?

Mr. Burgess: I have no idea. Last year, our deficit simply got thrown in with others of CN—one large deficit. Now we are an individual profit company so our little $700,000 was nothing last year, but it is a heck of a pile of money this year.

Mr. Crosbie: Right.

Mr. Burgess: And I do not know who is going to pick it up.

The Chairman: Thank you, Mr. Crosbie. Thank you very much, Mr. Burgess for a most interesting brief.

Some hon. Members: Hear, hear!

[*Translation*]

n'était pas le cas, je lui accorderais néanmoins mon appui. Les syndicats du chantier maritime sont-ils d'accord avec votre mémoire, monsieur Burgess?

M. Burgess: Tout me porte à la croire. En fait, M. Fred Chancey se trouve parmi nous. Il est le président de l'association des employés de wagons et son syndicat pourra certainement mieux que moi, répondre à cette question.

M. Crosbie: Pour abréger, le syndicat se contente d'observer qu'il est d'accord avec le rapport.

M. Burgess: Je crois qu'il est tout à fait prêt . . .

Le président: M. Burgess a dit que les syndicats étaient d'accord avec lui; alors continuez.

M. Crosbie: Pour ce qui est du financement de ce pont levant synchronisé, peut-on considérer que la cale sèche appartient au gouvernement du Canada qui en a délégué l'exploitation au CN? Le chantier maritime lui-même n'appartient pas au CN, n'est-ce pas?

M. Burgess: C'est exact.

M. Crosbie: Je crois savoir qu'en vertu du nouveau système du CN, le chantier maritime considéré depuis deux ou trois ans comme une source distincte de bénéfices du CN, accuse un déficit de $750,000 par an. Avant d'être considéré comme une source distincte de bénéfices, il était assimilé au service des traversiers et de la marine de la côte est et ses pertes étaient compensées par le MDT.

M. Burgess: Oui, mais il n'y avait pas de pertes en tant que telles car nous facturions au gouvernement les coûts d'exploitation de ces chantiers.

M. Crosbie: Bon.

M. Burgess: Nous facturons un certain tarif pour chaque réparation que nous faisons, mais c'est en fait le gouvernement qui les paie.

M. Crosbie: Avant que vous ne deveniez l'une de ces fameuses sources de bénéfices du CN, toutes les dépenses de fonctionnement étaient assumées par le gouvernement du Canada par l'intermédiaire du Service des traversiers et de la Marine de la côte est qui relevait du MDT.

M. Burgess: Exactement.

M. Crosbie: Mais maintenant que vous êtes censés constituer une source de bénéfices, qui assume vos pertes?

M. Burgess: Je n'en ai aucune idée. L'année dernière, notre déficit s'est ajouté aux autres déficits du CN. Nous sommes maintenant une société individuelle et les $700,000 que nous avons perdus l'année dernière ne sont pas grand-chose mais par contre, cette année, cela fait beaucoup.

M. Crosbie: C'est vrai.

M. Burgess: Je ne sais pas qui va payer.

Le président: Merci, monsieur Crosbie. Merci beaucoup, monsieur Burgess, pour votre mémoire des plus intéressants.

Des voix: Bravo! Bravo!

[*Texte*]

The Chairman: We now have the Corner Brook Economic Development Corporation, Mr. William Brown. Would you care to come up, sir, please? Mr. Brown is the President. Sir, please proceed, if you have an opening statement, and then we can go to questions and answers. Mr. Brown.

Mr. W. MacD. Brown (President, Corner Brook Economic Development Corporation Ltd.): Mr. Chairman, gentlemen, as President of Corner Brook Economic Development Corporation I represent the corporation constituted by the City of Corner Brook, which has as members some members of the elected city council, members of the Corner Brook Chamber of Commerce, members of the Corner Brook Trades and Labour Movement, members of the Corner Brook industry, members of Corner Brook Harbour and Ports Committee, and some members representing the community at large. As such, we felt that it was more feasible to minimize the time required for these hearings if we had one spokesman to address the situation respecting transportation that we attach so much importance to in Corner Brook.

We are the only other city in Newfoundland located on the West Coast of the Island. Looking at a map, coming down the St. Lawrence River in a straight line, you would bump into Corner Brook if you did not have the radar devices that some ships have. As a consequence, it offers a direct line of communication for inward and outward shipping movement, and this is a very important, very vital requirement of our industrial base. We ship out about $125 million worth of goods from Corner Brook each year represented by about 500,000 tons of outward shipping. Most of this, of course, is newsprint, originating from Bowater, Newfoundland, one of the largest pulp and paper mills in the world. It is supplemented by the herring fishery, cement, gypsum, wallboard, lumber products, etc. We have a big stake in a good transportation system.

Located in the mouth of the Bay of Islands we have direct access to the Trans-Canada Highway—such as it is—the CN railway—such as it is—shipping services—such as they are—with the port facilities we have.

• 1035

There have been many problems in the movement of goods inwards and outwards to and from Corner Brook caused by the limitation of the transportation systems that are available to us. We are unable to maintain a competitive position in all the North American newsprint markets because of the inability to shift, to ship by rail car to the customer. In years gone by, the customers were largely very large newspapers, located near the waterfronts of the major cities throughout North America. The major market remains, for newsprint, that of North America. We do service European markets, United Kingdom markets, and even some as far away as Australia, but the main market is North American. To remain competitive in the North American market, we have to adjust to the change of customer in that market. The main customers have changed from ones having large warehousing facilities to customers

[*Traduction*]

Le président: Nous avons maintenant la société de développement économique de Corner Brook. Monsieur William Brown, auriez-vous l'amabilité de vous approcher, s'il vos plaît? M. Brown est le président de cette société. Si vous avez une déclaration d'ouverture, je vous prie de la faire et nous passerons ensuite aux questions. Monsieur Brown.

M. W. MacD. Brown (président, Corner Brook Economic Development Corporation Limited): Monsieur le président, messieurs, en ma qualité de président de la *Corner Brook Development Corporation,* je représente la société constituée par la ville de Corner Brook et qui compte certains membres élus du conseil municipal, de la Chambre de commerce de Corner Brook, du *Corner Brook Trades and Labour Movement,* de l'industrie de Corner Brook, du port et de la Commission portuaire de Corner Brook ainsi que de certains témoins qui représentent le grand public. Nous avons pensé qu'il valait mieux écourter la durée de ces audiences en nommant un porte-parole qui ferait pour vous un tableau de la situation des transports, question à laquelle nous attachons énormément d'importance à Corner Brook.

Nous sommes la seule autre ville de Terre-Neuve qui se trouve sur la côte ouest de l'Île. Si vous vous penchez sur une carte, et si vous descendez le Saint-Laurent en ligne droite, vous allez rencontrer Corner Brook à moins que vous ne disposiez des dispositifs de radar que certains bateaux ont. Par conséquent, le site de cette ville offre une ligne directe de communication pour le transport interne et externe, ce qui est un des éléments vitaux de notre base industrielle. Nous expédions l'équivalent de 125 millions de dollars de produits chaque année à partir de Corner Brook, ce qui représente environ 500,000 tonnes de marchandises. Il s'agit essentiellement de papier-journal en provenance de Bowater, Terre-Neuve, où se trouve l'une des plus grandes usines de pâte à papier au monde. Il faut également mentionner le hareng, le ciment, le gypse, des panneaux muraux, des produits du bois, etc. Un bon système de transport est pour nous capital.

Situés dans l'estuaire de la Baie des Îles, nous avons un accès direct à la Transcanadienne, telle qu'elle est, au réseau ferroviaire du CN, tel qu'il est, et aux services d'expédition, tels qu'ils sont, grâce à nos installations portuaires.

Le transport des marchandises en provenance et à destination de Corner Brook cause de nombreux problèmes en raison du système de transport limité dont nous disposons. Si nous n'avons pas pu rester compétitifs sur le marché nord américain du papier-journal, c'est que nous n'avons pu atteindre les clients ni par bateau ni par train. Il y a des années, les clients étaient en majeure partie les grands journaux des principales agglomérations de l'Amérique du Nord. En ce qui concerne le papier-journal, le gros du marché reste en Amérique du Nord. Nous désservons les marchés européens, ceux du Royaume-Uni et nous allons même jusqu'en Australie, mais le principal débouché reste de l'Amérique du Nord. Pour rester compétitifs sur ce marché, nous devons nous adapter à son evolution. Nos principaux clients, qui autrefois disposaient de grands entrepôts n'ont désormais besoin que d'un wagon de papier-journal

[*Text*]

who require only carload lots of newsprint on hand at any one time. We have to be able to ship in carloads narrow-gauge to remain competitive.

The narrow-gauge railway from Corner Brook to Port Aux Basques enables us to use, as a maximum size, a rail car of 40 feet, whereas, a standard-sized rail car is from 50 to 60 feet. The 40-foot rail car we can use we can only fill to about 50 per cent, or slightly more than 50 per cent, of capacity. This is because of the limitation of the actual road and rail bed against the load that would be on a full car. So, unless Corner Brook can look to a standard rail service from Corner Brook to Port Aux Basques, and onward to the North American market, only one alternative will allow us to survive. That alternative is a rail-car ferry service from North Sydney to Corner Brook—a ship service accommodating rail cars.

As I said, we are an exporting community, to the extent of about $125 million per year, represented by about 500,000 tons per year. A rail-car ferry service would help some of our other existing industries—one example would be North Star Cement Limited, another Atlantic Gypsum Limited, and a third example our herring fishery. All would benefit immensely from the availability of a standard-gauge rail service—one way or the other. We believe it is vital, for us to survive.

Because of the situation I have described to you, where we are in a valley, practically at the mouth of the St. Lawrence River we are able to get good benefits from a shipment service between Montreal, Toronto Corner Brook, provided substantial improvements are carried out to our port. To this end, the city and the corporation I represent jointly persuaded the other two levels of government to commission a study on harbour developments that would accommodate these basic requirements, which I have just mentioned, plus provide some opportunities for further expansion of our area for opportunities that lie in and around the port.

I am leaving with you, Mr. Chairman, a copy of the executive summary of this report for the reference of members of the Committee at a later time. To put that executive summary in its proper perspective, we also engaged an overview of the transportation system as it is up to the present. Although it is dated 1976, it is still consistent with the situation we now have, and is Preliminary to any development that may take place as a result of this study.

• 1040

There is one point in the recommendations that suggests, for example, a massive land fill in our huge ports. There is an area approximating 1,000 acres in our ports that is only one fathom at low tide, and this offers an opportunity to reclaim the land in a fairly level way. The topography of Corner Brook is such that, while it is very beautiful, very scenic, it is very forbidding for development because of these beautiful hills and valleys and everything. So this opportunity to reclaim 1,000 acres on the waterfront would offer an opportunity for industrial development, an excellent situation from which to operate and to develop. As a matter of fact, it might allow us to take part in some offshore activities, if and when they materialize, but it would also offer us opportunities to expand, in a very economi-

[*Translation*]

qu'ils veulent avoir sous la main à n'importe quel moment. Nous devons pouvoir expédier ces chargements pour rester concurrentiels.

Étant donné le faible écartement des rails entre Corner Brook et Port-aux-Basques, nous ne pouvons utiliser qu'un wagon de 40 pieds alors que la grandeur normale des wagons est de 50 à 60 pieds. Nous ne pouvons remplir le wagon de 40 pieds qu'à 50 p. 100 de sa capacité. Cela nous est imposé par l'écartement des rails. Tant que la voie ferrée qui relie Corner Brook à Port-aux-Basques et qui mène aux marchés nord américains n'aura pas l'écartement standard, nous n'aurons qu'une solution pour survivre, il faudra établir entre North Sydney et Corner Brook un service de traversier.

Je répète que la valeur de nos exportations atteint 125 millions de dollars, soit un volume de 500,000 tonnes par an. Un traversier aiderait les autres industries, notamment North Star Cement Limited, Atlantic Gypsum Limited et en troisième lieu, la pêche au hareng. L'existence d'une voie ferrée standard profiterait énormément à toutes ces industries. Nous pensons que c'est essentiel à notre survie.

Étant donné notre situation géographique, puisque nous sommes dans une vallée et pratiquement à l'embouchure du Saint-Laurent, nous devrions profiter énormément d'un service d'expédition entre Montréal, Toronto et Corner Brook, à condition d'améliorer considérablement nos installations portuaires. A cet effet, la ville et la société que je représente ont exhorté les deux autres paliers de gouvernement à enquêter sur les aménagements portuaires susceptibles de répondre aux besoins essentiels que je viens d'énoncer, et de permettre en outre l'expansion de l'arrière-pays.

Monsieur le président, je vous laisse un exemplaire du résumé du rapport afin que les membres de ce Comité s'y réfèrent ultérieurement. Afin de replacer ce résumé dans son contexte, nous avons également étudié le réseau de transport tel qu'il existe actuellement. Cette étude remonte à 1976, mais elle reflète encore la situation actuelle, et tout aménagement futur devra en tenir compte.

Nous recommandons entre autres choses le remblayage massif de nos ports immenses. Il existe une étendue de mille acres qui n'est recouverte que de six pieds d'eau à marée basse et qui pourrait être facilement remblayée. Le paysage de Corner Brook est très beau et très grandiose mais les collines et les vallées empêchent tout aménagement. Ces 1,000 acres conquis sur la mer feraient un site industriel excellent. En fait, cela nous permettrait peut-être de participer à certaines activités au large, à condition que celles-ci se concrétisent, mais cela permettrait également une expansion très rentable du commerce—beaucoup plus rentable que maintenant—entre Terre-Neuve et les régions centrales de notre pays.

[*Texte*]

cal and viable way, trade between central parts of our nation and Newfoundland—more economically than is now possible.

One portion of the recommendation that was studied, namely this rail-car ferry service to which I referred earlier, is not recommended by the consultants, so I have asked the major industry in Corner Brook to prepare a sort of counter position with respect to the rail-car ferry service. I have even met with you, Mr. Chairman, as well, so you will have the benefit of all the information that right now is the basis of consideration for those involved in transportation.

We continue to attach importance to the fact that we lie between two airports, the airport at Stephenville, 50 miles to our west, and the airport at Deer Lake, 30 miles to our east. We believe there is an opportunity for good air service for Corner Brook as our growth requires it. We believe the phenomenon referred to earlier by the Minister of Transportation that of the tractor-trailer traffic on the highway, cannot be accommodated on existing highway facilities, and the only long-term solution to the highway inadequacy is to have in fact, two road ribbons, two two-lane highways—similar to the highway system in Ontario, say, like 401. That would permit some considerable relief for drivers facing these huge tractor-trailer machines they see confronting them on a hazardous, hilly, difficult highway system—as it is now.

During the past year, the City of Corner Brook made a representation to the provincial Minister of Transportation requesting that a very dramatic and very long range improvement take place in the highway system, so that pulpwoods and other commodities coming into the city, and a variety of commodities going out of the city, could be conveyed with less hazard to passenger traffic. We even took some statistics as to the number of accidents and the number of fatalities in the area in which I live that could be related to tractor-trailer traffic. The findings were so startling that the provincial Minister of Transportation asked his officials to do a similar survey for the entire provincial Trans-Canada Highway system, which, presumably, will be included in the rationale he is preparing for these widespread improvements.

I believe these are the salient matters I would like to bring to this Committee, Mr. Chairman. I am very pleased to have the opportunity to address you, and I will be glad to answer—to the best of my ability, at any rate—any questions you may have. I have to say, Mr. Chairman, that if I do not have the answers at hand, I will undertake to get them to you at a very early date.

The Chairman: Thank you, Mr. Brown, that was most interesting.

• 1045

Before we proceed, Mr. Brown has filed with the Committee the *Executive Summary:* Harbour Corner Brook Development Study, as well as *Aide Mémoire of the distribution of newsprint from the Corner Brook mill*, dated March 7, 1977, and the Transportation Report, April 1976, called, *"Have a Look at Corner Brook, Newfoundland"*.

[*Traduction*]

Parmi les recommandations que nous proposons, il en est une qui n'a pas été formulée par les experts-conseils; j'ai donc demandé à la principale industrie de Corner Brook de préparer une sorte de contre-proposition en ce qui concerne le transbordement des trains dont j'ai parlé tout à l'heure. Monsieur le président, je m'en suis même entretenu avec vous pour que vous puissiez profiter de tous les renseignements qui servent à tous ceux que les transports intéressent.

Nous continuons à insister sur le fait que nous nous trouvons entre deux aéroports, celui de Stephenville, situé à 50 milles vers l'ouest et, celui de Deer Lake qui est à 30 milles vers l'est. Nous y voyons la possibilité pour Corner Brook d'établir de bonnes liaisons aériennes, ce qui est indispensable pour sa croissance. Comme l'a fait remarquer tout à l'heure le ministre des Transports, le réseau routier est insuffisant pour permettre la circulation des semi-remorques, et la solution à long terme consiste à construire des autoroutes à deux voies, identiques à celles qui existent en Ontario, notamment la 401. Cela soulagera énormément les conducteurs qui conduisent ces énormes semi-remorques sur les routes accidentées et dangereuses qui existent actuellement.

L'an dernier, la ville de Corner Brook a demandé au ministre provincial des Transports d'améliorer considérablement le réseau routier afin que le transport des marchandises, notamment celui du bois destiné aux usines de pâte et papier, puisse se faire avec moins de risque pour la circulation. Nous avons même établi des statistiques sur le nombre d'accidents, et celui des accidents mortels, causés par la circulation des semi-remorques dans la région où j'habite. Les résultats en ont été si surprenants, que le ministre provincial des Transports a demandé à ses fonctionnaires de procéder à une étude analogue s'appliquant à tout le tronçon provincial de la Transcanadienne. Les résultats serviront à planifier ces aménagements de grande envergure.

Tels étaient les points essentiels que je voulais porter à l'attention de ce comité. Je suis très heureux d'avoir pu m'adresser à vous et je répondrai avec plaisir, et au meilleur de mes connaissances du moins, à toutes les questions que vous voudrez bien me poser. Au cas où dans l'immédiat je ne connaîtrais pas les réponses, je m'efforcerais de vous les communiquer le plus rapidement possible.

Le président: Merci, monsieur Brown; c'était très intéressant.

Avant de passer à la discussion, je signale que M. Brown a déposé devant ce Comité un résumé du rapport concernant l'aménagement du port de Corner Brook et intitulé Corner Brook Harbour Development Study, ainsi qu'un aide-mémoire concernant la distribution du papier journal à partir de l'usine de Corner Brook, et daté du 7 mars 1977; il a enfin déposé un rapport sur les transports daté d'avril 1976 et intitulé: Have a look at Corner Brook, Newfoundland.

[*Text*]

Mr. McRae.

Mr. McRae (Fort William): Thank you, Mr. Chairman. I am concerned about two things, really. We have had testimony a couple of times already, and it seems to me there is a great need to upgrade the rail service on the island and the narrow gauge rail must create some problems.

It is perhaps due to lack of understanding of your point, but I was wondering how, if you only have narrow gauge rail, you can run a rail car ferry. I understand that *Carter* is such a ferry, running between Port Aux Basques and already, and I do not see how you can run that if you have on the mainland a different gauge than you have on the island.

Mr. Brown: Perhaps to be fair I should have said a standard gauge rail car ferry from Sydney direct to Corner Brook. We would load then the standard cars on the standard wheels for reshipment back to Sydney to go on the . . .

Mr. McRae (Fort William): I see. In other words, you would still have the problem of changing from one car to another.

Mr. Brown: No, no. If there is a rail car ferry service . . .

Mr. McRae (Fort William): Yes.

Mr. Brown: . . . between Sydney and Corner Brook.

Mr. McRae (Fort William): Yes.

Mr. Brown: . . . Sydney has the standard gauge system.

Mr. McRae (Fort William): Right.

Mr. Brown: The ferry would go from Sydney to Corner Brook.

Mr. McRae (Fort William): Right.

Mr. Brown: At Cornerbrook these standard cars would be loaded with newsprint and put back on the ferry . . .

Mr. McRae (Fort William): I see.

Mr. Brown: . . . back to Sydney and on to the North American . . .

Mr. McRae (Fort William): Okay, that covers that. Except, just to comment again, that it seems to me with the present very long-term energy situation, Mr. Crosbie and I are very much concerned about this side of it. I cannot see the answer is more highways. I think the answer is getting a decent rail and freight service, standardizing it and so on. I do not know how you would respond to that, but it seems to me that is one of those things that . . .

Mr. Brown: Our findings are that tractor trailers are acceptable for relatively short hauls, say, at the farthest from Corner Brook to Toronto or from Corner Brook to Boston, but points further cannot be economically done by any criterion on tractor trailers. And the energy crisis certainly would be one of the prominent factors that would preclude entertaining serious penetration in the North American markets without standard gauge, notwithstanding tractor trailer equipment.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

[*Translation*]

Monsieur McRae

M. McRae (Fort William): Merci, monsieur le président. Deux choses me préoccupent. Nous avons déjà entendu deux témoignages identiques. Il me semble urgent d'améliorer le service ferroviaire de l'île car l'écartement des rails doit créer des problèmes.

J'ai peut-être mal compris ce que vous avez dit, mais je me demande comment il est possible de transborder les trains roulant sur des voies plus étroites. Je crois qu'il existe déjà un ferry-boat de ce type, le *Carter* au départ de Port-aux-Basques, et je ne vois pas comment cela peut se faire si l'écartement des rails n'est pas le même sur l'île et le continent.

M. Brown: J'aurais dû préciser qu'il s'agissait du ferry-boat qui relie Sydney à Corner Brook et dont les rails ont l'écartement standard. Les wagons standard seraient transbordés sur les rails standard et renvoyés à Sydney . . .

M. McRae (Fort William): Je comprends. Autrement dit, il faudrait tout de même changer de wagons.

M. Brown: Non, non. S'il existe un ferry-boat . . .

M. McRae (Fort William): Oui.

M. Brown: . . . entre Sydney et Corner Brook.

M. McRae (Fort William): Oui.

M. Brown: Sydney a des voies standard.

M. McRae (Fort William): D'accord.

M. Brown: Le ferry-boat irait de Sydney à Corner Brook.

M. McRae (Fort William): D'accord.

M. Brown: A Corner Brook, ces wagons standard seraient chargés de papier journal et renvoyés par ferry-boat . . .

M. McRae (Fort William): Je comprends.

M. Brown: . . . jusqu'à Sydney puis jusqu'au marché nord-américain . . .

M. McRae (Fort William): Voilà qui est réglé, à ceci près que la situation à long terme de l'énergie me préoccupe beaucoup, ainsi que M. Crosbie. je ne pense pas que l'expansion du réseau routier soit une solution. La solution consiste à mettre en place un bon réseau ferroviaire, un réseau standard, pour le transport des marchandises. Je ne sais pas ce que vous en pensez, mais il me semble que c'est une des choses que . . .

M. Brown: Nos études ont révélé que les semi-remorques conviennent à des trajets relativement courts, c'est-à-dire au maximum de Corner Brook à Toronto ou de Corner Brook à Boston; mais pour les destinations plus éloignées les semi-remorques ne sont pas rentables. Sans l'écartement standard des voies ferrées, et malgré les semi-remorques, la crise de l'énergie est un des facteurs essentiels qui empêcherait la pénétration des marchés nord-américains.

Le président: Merci, monsieur McRae.

[*Texte*]

• 1050

No further questions? Then I would like to thank Mr. Brown for taking the time to appear before us this morning. It was most interesting.

Mr. Brown: Thank you, sir.

The Chairman: We have Harmon Corporation, which is to be represented by Mr. Noel Clarke, Solicitor. Is he here?

Mr. Clarke has an opening statement and I believe he has circulated the document to all the members of the Committee. Mr. Clarke.

Mr. O. Noel Clarke (Solicitor, representing Harmon Corporation): Mr. Chairman, members of the Committee, in the absence of Mr. James Cochrane, Chairman of Harmon Corporation, I have been asked to attend these hearings and relay the corporation's concerns on transportation issues affecting the province, with particular reference to the Bay St. George-Stephenville area. My remarks will be general and as brief as possible.

Perhaps I might first place my comments in context by familiarizing the Committee with Harmon's background and its present objectives, and why it is represented here today.

Harmon is a provincial Crown corporation created by statute in 1967 to manage and control the various facilities which became available upon phase-out of the USAF base at that time. Together with property management, Harmon's statutory duties and powers included a primary responsibility for soliciting new industrial development and encouraging expansion of existing industries in the area. With the high rate of unemployment in the Bay St. George area, apart altogether from the impending shutdown of Labrador Linerboard Limited, the corporation is prepared and intends to assume its development oriented role with new vigor, and hopefully thereby encourage new primary and secondary industry on the Harmon complex, making most efficient use of the property resource at its disposal. Survival of the Bay St. George area is directly related to the ability of the region to develop new, perhaps small but stable industry, and it is trite to repeat again that an efficient and adequate transportation system is a condition precedent to such development.

The corporation is concerned, however, with the kind of approach, or lack of any effective approach, which has been taken in the past by the federal government in responding to the region's concerns on transportation, and regretfully, that neglectful approach is reflected here today with this Committee. Without personal reflection on the members of the Committee, it is nothing less than an insult to the people of this province to suggest that on less than two weeks' notice, since I believe that *Hansard* recorded a reference to these hearings on May 13, and in three hours for the whole province, anything of substance can even be discussed or commenced concerning this province's transportation problems and the implications for change in federal transportation policy if it is to respond to those needs and problems.

How much more impossible must it be to adequately reflect on specific matters of concern to a region within the province?

[*Traduction*]

Pas d'autres questions? Je tiens donc à remercier M. Brown d'avoir bien voulu comparaître devant nous ce matin. C'était extrêmement intéressant.

M. Brown: Merci, monsieur.

Le président: Nous allons maintenant entendre M. Noel Clarke, avocat, qui représente la société *Harmon Corporation.* Est-il présent?

M. Clarke a une déclaration préliminaire dont il a fait, je crois, distribuer un exemplaire à tous les membres du Comité. Monsieur Clarke.

M. O. Noel Clarke (avocat, représentant Harmon Corporation): Monsieur le président, mesdames et messieurs, en l'absence de M. James Cochrane, président de Harmon Corporation, on m'a demandé d'assister à ces auciences pour vous faire part des préoccupations de la Société face aux problèmes de transport dans la province et en particulier dans la région de Bay St. George-Stephenville. Mes remarques seront d'ordre général et aussi brèves que possible.

Je vais commencer par vous situer la société Harmon, en vous exposant ses objectifs actuels et la raison pour laquelle elle est représentée ici aujourd'hui.

Harmon est une société provinciale de la Couronne créée aux termes d'une loi adoptée en 1967 afin de gérer les installations de la base aérienne laissée vacante après le départ des Américains. En dehors de la gestion de ces installations, Harmon a été chargée d'attirer des industries et d'encourager l'expansion de celles qui existent déjà dans la région. Étant donné le chômage élevé qui sévit à Bay St. George, sans compter la fermeture imminente de *Labrador Linerboard Limited,* la Société se propose d'assumer ce rôle avec une nouvelle vigueur et elle espère encourager de nouvelles industries primaires et secondaires à venir s'implanter sur le complexe de Harmon, ce qui permettrait une utilisation plus efficace des locaux dont la Société dispose. La région de Bay St. George ne survivra que grâce à l'implantation de nouvelles industries, peut-être pas nécessairement importantes mais stables; c'est un lieu commun de répéter que la mise en place d'un réseau de transports efficace est la condition de cette expansion.

Quoi qu'il en soit, la Société s'inquiète de l'inertie dont le gouvernement fédéral a fait preuve face aux problèmes des transports dans la région, et malheureusement, la présence de votre comité reflète cette négligence. C'est insulter les gens de cette province que de suggérer qu'avec un préavis de moins de 15 jours, puisque ces audiences ont été signalées dans le *Hansard* du 13 mai, et en consacrant trois heures à toute la province, on puisse aller au fond du problème des transports et envisager une politique fédérale dans ce domaine, afin de le résoudre.

N'est-il pas d'autant plus difficile d'aborder les problèmes précis qui se posent à une région déterminée de la province?

[*Text*]

Accordingly, if the people of the Bay St. George-Stephenville area of the province feel totally "left out" in the design of federal transport policy as it affects the province, I trust you can see that such feelings are clearly justified.

But perhaps the purpose of the Committee's hearings is simply to gain an "impression" of the concerns of the people of this province on transportation issues, and still again, one wonders whether it is simply in response to the holding of earlier similar hearings in other parts of the country and therefore a token visit. Even so, Harmon Corporation thanks you for coming, and my remarks with respect to your method of approaching the issue are simply to illustrate Harmon's concern with the lack of a proper forum for airing the transportation needs and requirements of our area and the province as a whole so that we might for a change stop speaking in generalities and make allowance for input in federal transportation policy from the people of the province, and from areas within the province, since the requirements are obviously not always identical.

• 1055

All of what I have to say relates to transportation rather than any communication difficulties being experienced in this area, and we firmly believe, and this is not intended as anything but a serious remark, that the greatest communications problem which concerned persons and concerned groups in the Bay St. George-Stephenville area, and indeed in the whole province have at the present time is in establishing and maintaining an effective two-way communications system with Ottawa and federal representatives on matters such as our region's transportation requirements, whereby the needs might be made known and become part of the process of policy formulation and thereafter be reflected in the federal programs.

As I have already said, Harmon is here because its development role is interrelated with the provision of an adequate transportation system, but it is also represented here today because it is important, in our opinion, to ensure that federal representatives know that people in the area are deeply concerned with such issues as transportation policy and so that no mis-impressions are formed, that there is a lack of concern or a lack of problems in this area.

I will now attempt, as briefly as I can and in a general manner, to outline what Harmon Corporation feels are worthy of note by this Committee in order to gain some insight into the transportation needs of the Bay St. George-Stephenville region—and I have three sections: roads, harbours and a brief comment with respect to air transportation.

Firstly, with respect to roads. Harmon Corporation is of the opinion that there are a minimum of three improvements to the road transportation service for Stephenville-Bay St. George which, if effected in the near future, could have infinite significance in attracting stable industrial development to our area.

Mr. McGrath: I wonder if I could interrupt the witness.

[*Translation*]

En conséquence, si les habitants de la région de Bay St. George-Stephenville estiment qu'ils sont laissés pour compte dans cette politique fédérale des transports qui affecte la province, je peux vous assurer qu'ils ont parfaitement raison.

Mais il est possible que par le biais de ces audiences ce comité veuille simplement se faire une idée des préoccupations des habitants de la province face au problème des transports; on se demande néanmoins si ces audiences ne s'inscrivent pas tout simplement dans la ligne de celles qui se sont déjà déroulées dans d'autres régions du pays et si, par conséquent, il ne s'agit pas d'une visite purement symbolique. Même s'il en est ainsi, Harmon Corporation vous remercie d'être venus et mes remarques sur votre approche du problème montrent simplement que Harmon s'inquiète de voir qu'il est impossible de faire connaître les besoins et les exigences de la région et de la province dans son ensemble, afin que l'on cesse de parler de généralités et que les habitants de la province participent à l'élaboration de la politique fédérale des transports dans la mesure où les besoins ne sont évidemment pas les mêmes.

Tout ce que j'ai à dire concerne les transports plutôt que les difficultés d'instaurer le dialogue. Ce n'est qu'une remarque, mais nous sommes persuadés que le problème majeur qui nous préoccupe dans la région de Baie Saint-George-Stephenville, et même dans le reste de la province, c'est de pouvoir instaurer et maintenir le dialogue avec Ottawa et les représentants fédéraux sur des problèmes tels que les transports dans notre région, de sorte que nous puissions exprimer nos besoins et qu'il en soit ultérieurement tenu compte dans l'élaboration des politiques et des programmes fédéraux.

Je répète que le rôle expansionniste de Harmon est intimement lié à la mise en place d'un réseau de transport efficace, mais si nous sommes ici aujourd'hui, c'est également parce que selon nous, il importe de veiller à ce que les représentants fédéraux sachent que les gens de la région sont profondément concernés par des problèmes tels que la politique des transports; nous ne voulons pas que vous ayez l'impression que cette région n'a aucun problème ni aucune préoccupation.

Je vais exposer aussi succinctement que possible ce que Harmon Corporation estime utile que vous sachiez pour prendre connaissance des besoins de la région de Baie Saint-George-Stephenville en matière de transport; ces problèmes seront de trois ordres: les routes, les ports et le transport aérien.

Tout d'abord, les routes. La Société estime que pour attirer des industries stables dans notre région, le transport routier doit subir au minimum trois améliorations.

M. McGrath: Peut-on interrompre le témoin?

[*Texte*]

The Chairman: Mr. McGrath, on a point of order?

Mr. McGrath: I believe it would be in your best interest— and I agree with the point you made regarding time: it is a major problem here— and I think it would be in your best interest if you were able to summarize, to allow us more time for questions. We could simply file the report: it would be on the record.

Mr. Clarke: If I summarize each point, we would then have more time to get into it?

The Chairman: Yes. It will be on the record and in the proceedings, and the members then will have an opportunity to question you. Is that agreeable to everyone?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: That was a good point, Mr. McGrath. Thank you very much.

Do you want to continue, to summarize your brief?

Mr. Clarke: Okay.

The Chairman: Go ahead.

Mr. Clarke: The first improvement which the Harmon Corporation sees as being beneficial to development in our area is the provision of an industrial access road from the Trans-Canada Highway to Stephenville, to provide a more direct and more modern route to Stephenville from the Trans-Canada Highway. This is an old idea; it was mentioned first in the Acres report in 1967, which was prepared to consider the development of Harmon Corporation after the phase out of the base. The comments of that report in 1967 to which I have made reference in my brief are quite applicable here today because the same circuituous routes that were being used at that time are still being used today, 10 years later. This is one of the most important features that we feel should be effected, and as far as any reference to its being a provincial responsibility is concerned we feel that we need both federal support and provincial support for it.

Secondly, we need a main link, of course, from that access highway to Port aux Basques in order that products can get from our developed area and in order that raw materials can be brought in; and this is our second point with respect, of course, to development of the Trans-Canada Highway from at least Stephenville and the Corner Brook area to Port aux Basques.

The third point relates to the revised tariff structure on the Port aux Basques-North Sydney ferry link, and although again this idea perhaps may be a new one and may be objectionable in some circumstances, we feel that it is time for discussion of this idea to be revised so that the separation from mainland Canada to Newfoundland would be nothing more than a 90-mile link in the Trans-Canada Highway.

We feel that the way to do this would be to have a transportation policy which would design tariffs on the gulf run to encourage industrial development in the province, through preferential rates on product leaving for market and raw materials coming in. In our opinion, this would be an example of leadership, with such preferential rates encourag-

[*Traduction*]

Le président: Monsieur McGrath, invoquez-vous le Règlement?

M. McGrath: Je suis d'accord sur ce que vous avez dit à propos des délais car c'est un problème important, mais je crois qu'il serait préférable que vous résumiez afin que nous ayons davantage de temps à consacrer aux questions. Nous pourrions simplement annexer le rapport au compte rendu de la séance.

M. Clarke: Si je résume, nous aurons davantage de temps pour l'approfondir, n'est-ce pas?

Le président: Oui. Ce rapport sera imprimé avec le compte rendu de la séance, et les membres du Comité pourront ainsi vous poser des questions. Êtes-vous tous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: C'était une remarque pertinente, monsieur McGrath. Merci beaucoup.

Voulez-vous poursuivre et résumer votre mémoire?

M. Clarke: D'accord.

Le président: Allez-y.

M. Clarke: En premier lieu, Harmon Corporation estime qu'une route reliant directement la Transcanadienne à Stephenville serait utile à l'expansion de notre région. Cette idée n'est pas nouvelle; elle a été exprimée pour la première fois en 1967 dans le rapport Acres, ce rapport devait étudier la création de Harmon Corporation une fois que la base aérienne serait vacante. Les résultats de ce rapport qui datent de 1967 et dont je parle dans mon mémoire sont encore valables aujourd'hui car, 10 ans plus tard, on utilise toujours les mêmes routes sinueuses. C'est un des éléments les plus importants et, si l'on nous dit que cela relève de la compétence provinciale, nous répondrons que nous avons besoin de l'appui fédéral et de l'appui provincial.

Deuxièmement, cette route d'accès doit bien entendu être reliée à Port-aux-Basques afin que les produits puissent sortir de la région et que les matières premières puissent y entrer; et c'est notre deuxième remarque concernant la prolongation de la Transcanadienne du moins à partir de Stephenville et Corner Brook jusqu'à Port-aux-Basques.

Le troisième point concerne la révision des tarifs du transbordeur qui effectue le service entre Port-aux-Basques et North Sydney; il s'agit encore une fois d'une idée qui n'est pas nouvelle et qui peut être contestable dans certains cas, mais il est temps, selon nous, que cette idée soit reprise afin que Terre-Neuve ne soit désormais séparée du continent que par un tronçon de 90 milles de la Transcanadienne.

Il faudrait pour cela mettre en place une politique des transports établissant les tarifs sur le golfe afin d'encourager l'expansion industrielle de la province grâce à ces taux préférentiels s'appliquant aux produits quittant la région et aux matières premières y arrivant. A notre avis, ce serait une initiative qui, par le biais de ces taux préférentiels, encourage-

[*Text*]

ing industrial development in Newfoundland and, of course, in particular, in the Stephenville area which is in such poor condition at the present time and is so close to Port aux Basques.

• 1100

With regard to harbours, my only comment relates to the proposed federal legislation which may limit Canadian coastal trade solely to Canadian ships. This is particularly relevant as far as Stephenville is concerned and as far as revised production of Labrador Linerboard is concerned, with or without plant modifications. The natural result of such a restrictive policy on sea transportation, in our opinion, would be to limit competition and raise tariffs, thus taking away whatever advantage Stephenville does have with regard to harbours.

We feel that one of the main advantages Stephenville area has for attracting industrial development is the convenient access to water transportation through Port Harmon. Therefore it is most important that any transport policy recognize that advantage and retain it.

With regard to air, my comments are very brief. The Stephenville Air Transportation Committee, which is coordinated through Mayor Campbell, has been very active in its efforts to keep federal transport officials aware of the airport's attractive features and also any problems they are having in that regard. We can only endorse the mayor's comments on air transportation in Stephenville, which I understand he will be making shortly, and also express our hope that planned improvements to the air strip will be commenced as soon as possible.

In conclusion, I would just like to repeat that we are here because we are concerned. We can provide greater detail on the various points raised. Mr. Cochrane has also asked me to advise the Committee that the Harmon corporation will cooperate fully in obtaining more detailed information in respect of these points.

By the way, we also invite you, either individually or as a Committee, to drive over the Trans-Canada Highway and have a look at the port, and in that manner gain a first-hand impression of the needs of Stephenville area.

As far as questions from the Committee are concerned, as I stated earlier, Mr. Cochrane could not be here and I am here on his behalf. If I am not able to provide you with the facts and the details in respect of these points, I will make note of all such questions and I will certainly get the answers to you during the coming week, if possible. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Clarke.

I have Mr. Harquail first on the list.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Clarke, I will be very brief. Since this is a Crown corporation and you refer to *Hansard*, why Mr. Cochrane, interested in transportation matters, was not aware of the fact that this Committee travelled to western Canada to investigate harbour and port facilities in that part of the country. Was he not aware of the fact that when we agreed to go west there was an undertaking

[*Translation*]

rait l'expansion industrielle de Terre-Neuve et en particulier, bien entendu, celle de la région de Stephenville qui est si proche de Port-aux-Basques mais qui est actuellement en très mauvaise posture.

En ce qui concerne les ports, ma seule remarque s'applique au projet de loi fédéral susceptible de limiter le cabotage aux navires canadiens. Mais c'est particulièrement important pour Stephenville, compte tenu du fait que Labrador Linerboard va convertir sa production, avec ou sans modifications de l'usine. Cette politique restrictive en matière de transport maritime aura selon nous pour résultat de limiter la concurrence et de relever les tarifs, annulant ainsi l'avantage que possède Stephenville en ce qui concerne les ports.

L'un des principaux attraits de Stephenville pour l'expansion industrielle, c'est son accès commode au transport maritime par l'intermédiaire de Port Harmon. Il est donc extrêmement important que toute politique en matière de transport tienne compte de cet avantage et le maintienne.

En ce qui concerne le transport aérien, mes remarques seront très brèves. La Commission des transports aériens de Stephenville, dont la coordination est assurée par le maire Campbell, s'est efforcé de maintenir le contact avec les responsables fédéraux des transports et de les tenir au courant des avantages que présente l'aéroport ainsi que de tous les problèmes qu'ils connaissent dans ce domaine. Nous appuyons la prise de position du maire sur les transports aériens à Stephenville, et qu'il fera connaître sous peu, et nous espérons que les projets d'aménagement de ce terrain d'aviation débuteront le plus rapidement possible.

En conclusion, je répète que nos préoccupations justifient notre présence. Nous pouvons vous fournir de plus amples détails sur les différents points abordés. M. Cochrane m'a demandé d'annoncer au Comité que Harmon Corporation fera tout son possible pour fournir le maximum de renseignements à propos de ces problèmes.

Je signale au passage que nous vous invitons, individuellement ou collectivement, à emprunter la Transcanadienne et à visiter le port; vous pourrez ainsi vous rendre compte par vous-mêmes des besoins de la région de Stephenville.

En ce qui concerne vos questions, je répète que je suis ici pour remplacer M. Cochrane qui n'était pas libre. S'il m'est impossible de vous fournir les faits et les détails que vous aimeriez connaître, je prendrai bonne note de toutes vos questions et, si possible, je vous en communiquerai la réponse la semaine prochaine. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Clarke.

M. Harquail est le premier sur la liste.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Monsieur Clarke, je serai très bref. Comme il s'agit d'une société de la Couronne, et vous avez mendionné le *Hansard*, je me demande comment il se fait que M. Cochrane, que les problèmes de transport intéressent tellement, ignorait que ce Comité s'est rendu dans l'ouest du Canada pour enquêter sur les installations portuaires. Ignorait-il que lorsque nous avons décidé de

[*Texte*]

that we would be visiting the East Coast, which we are doing now?

Notwithstanding the problems of time constraints on everyone today, I become just a little concerned that when we are trying to do something in a positive way we hear negative elements in a brief. I would like you to take back to Mr. Cochrane, Mr. Clarke, the concern I have expressed, that I think we would all be much better off if to take a more positive approach we are going to correct transportation problems or any other problems. As I say, I think if this Crown corporation is as aware of what is happening through *Hansard*, as has been indicated in the report, then they would have also been aware of the fact that this has been in some many months of consideration. It was just a matter of being able to arrange the time with the House in order to come here to hear some of the excellent briefs that have been presented, by Mr. Burgess and others, concerning recommendations for much-needed improvements, and it is something that will have to be seriously considered to be done.

The only other point on which I want to take the time, Mr. Chairman, is to ask Mr. Clarke if he could convey or indicate to the Committee the corporation's position on linking up the four Atlantic provinces, with this discussion that has gone on with the Council of Maritime Premiers on using the de Havilland DASH-7. Are you in the position to comment on that? If not, would you take that inquiry back, through your Corporation as a corporation within Newfoundland, to see whether they would support this proposed linkage of the four Atlantic provinces with the 50-passenger Dash-7?

• 1105

Mr. Clarke: Which respect to the second point first, it is a matter of policy. I will take it back to Mr. Cochrane and he will take it to his board. They will look into the matter and advise you.

With respect to the first point, we were aware that there was similar traveling out West some time earlier. My points with respect to the reference to *Hansard* were that we were not aware, at least until about two weeks ago, that you were coming. We feel that our comments are still justified. We appreciate the fact, as is pointed out in my brief, that you did come. We are just saying that we were hoping that a little more time could have been spent to discuss some of the problems our area has so that we could discuss in greater detail some of the briefs—such as the one with respect to the dockyard here.

Mr. Harquail: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail.

Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Thank you very much, Mr. Chairman. May I put my question to Mr. Clarke by way of a preliminary comment vis-à-vis the points raised by Mr. Harquail? This is something that in my opinion, is not sufficiently highlighted or, indeed, covered in your brief, and that is the consequences to the Stephenville area and the new importance of the

[*Traduction*]

nous rendre dans l'ouest, il était entendu que nous viendrions également sur la côte est, et c'est ce que nous faisons maintenant?

Indépendamment du temps qui nous presse tous aujourd'hui, je suis surpris de voir que chaque fois que nous cherchons à faire quelque chose de positif, nous entendons des remarques négatives. Dites à M. Cochrane qu'il serait préférable d'aborder de manière plus positive les problèmes quels qu'ils soient, y compris ceux des transports. Si, comme l'indique le rapport, cette société de la Couronne est si au fait de ce qui se passe grâce au *Hansard*, elle aurait dû savoir que nous nous intéressons à cela depuis des mois. Il a simplement fallu s'entendre sur une date avec la Chambre des communes afin de pouvoir nous rendre jusqu'ici pour entendre certains mémoires excellents, dont celui de M. Burgess, ainsi que les recommandations portant sur des améliorations urgentes.

M. Clarke pourrait-il nous faire part de la position de la société concernant la liaison des quatre provinces Atlantiques par le DASH-7 de Havilland, suite aux entretiens qui ont eu lieu avec les premiers ministres des provinces Maritimes? Pouvez-vous nous en faire part? Sinon, pourriez-vous poser la question à la société que vous représentez, société de Terre-Neuve, afin que nous sachions si elle est favorable à l'idée de relier les quatre provinces atlantiques par l'intermédiaire du Dash-7 pour la capacité de 50 passagers?

M. Clarke: Je répondrai tout d'abord à la seconde partie de votre intervention, et c'est une question de politique. Je m'en référerai à M. Cochrane qui soumettra lui-même la question au conseil de la société. Ils vous feront part de leur position.

En ce qui concerne la première partie de votre question, nous savions qu'un voyage identique avait été entrepris dans l'Ouest. En parlant du hansard, je voulais dire que jusqu'à il y a une quinzaine de jours, nous ignorions que vous alliez venir. Cela ne change donc rien à nos remarques. Comme nous le disons dans le mémoire, nous vous sommes reconnaissants d'être venus. Nous aurions aimé avoir davantage de temps pour discuter de certains problèmes de notre région et approfondir certains des mémoires, tel celui qui porte sur le chantier de construction navale.

M. Harquail: Merci.

Le président: Merci, monsieur Harquail.

M. McGrath.

M. McGrath: Merci beaucoup, monsieur le président. Permettez-moi de poser à M. Clarke une question qui fait suite aux arguments soulevés par M. Harquail. Il y a une chose sur laquelle vous n'insistez pas suffisamment dans votre mémoire; il s'agit de la fermeture de Linerboard Limited, des répercussions que cela aura sur la région, et de l'importance nouvelle

[*Text*]

Harmon Corporation in the context of the closing down of Linerboard Limited in Stephenville. This is a matter of some urgency to this area, when you consider that a community of 10,000 to 15,000 people has been built up around this industrial development. So if the Stephenville linerboard mill does go out of existence, the Harmon Corporation is the single factor regarding the future viability of the community.

I can certainly understand your frustrations, as reflected in your brief. Perhaps one of the things the Committee could consider, because of the shortness of the visit to Newfoundland, would be sending at some future date, within the next few months before a report is made, a subcommittee of the Committee to these areas to have a look at the Harmon situation and the Corner Brook situation as presented by Mr. Brown. Perhaps I can put this in perspective, in terms of our verbatim proceedings, if I could ask you just exactly what the situation is. How many people—and this is for the Committee's benefit—will be displaced by the closing of the linerboard mill at Stephenville? What are the multiplying factors with regard to jobs? And what plans does the Harmon Corporation have in terms of vigorously pursuing a new and aggressive industrial promotion policy?

The Chairman: Mr. Clarke.

Mr. Clarke: With respect to the actual figures, although I do myself have some idea of the figures, Mayor Campbell is the next speaker I understand, and he would be the person who could provide you with a much closer idea with respect to that. Harmon Corporation feels, as a result of what is happening, and under the guidance of Mr. Cochrane, that its role in the future has to be to become more development-oriented rather than property-management oriented. It is hoping to proceed with that in future as best it can. This is just the first step, hopefully.

As far as your suggestion with respect to a subcommittee is concerned, this, in fact, is one of the recommendations I have suggested, that you do visit the area, either individually or in as a subcommittee, to get an idea of the problem in having an access road, for example, and the problems with the Trans-Canada Highway in our area.

The Chairman: Thank you, Mr. McGrath.

Mr. McRae.

Mr. McRae: I must say that I can understand your frustration at the amount of time you have before us. I feel the same kind of frustration in having to deal with all the problems we have had to deal with in such a short time, and yet we all belong to three or four committees and we have the same problems in all committees. It is a very difficult one.

My point in being here now is to try to get at some very basic things, because that is about all we can do. On paragraph (c), dealing with tariff structure, you make a statement on page 9:

> A federal transportation policy which would design these tariffs to encourage industrial development in the province, through preferential rates on product leaving for market or raw materials coming into the province for manufacture, would be an example . . .

[*Translation*]

que prendra Harmon Corporation dans ce contexte. C'est un problème vital pour cette région quand on sait que 10,000 à 15,000 personnes s'étaient rassemblées autour de cette industrie. Si donc l'usine de Stephenville ferme ses portes, Harmon Corporation sera le seul élément capable d'assurer la survie de cette localité.

Je comprends bien les déceptions que vous exprimez dans votre mémoire. Étant donné la rapidité de notre passage à Terre-Neuve, le Comité devrait peut-être envisager de renvoyer dans quelques mois, avant la publication des rapports, un sous-comité chargé d'examiner la situation de Harmon et de Corner Brook telle qu'elle a été exposée par M. Brown. A titre indicatif, je pourrais vous demander quelle était exactement la situation. Combien de gens devront quitter Stephenville après la fermeture de l'usine? Quelles sont les perspectives d'emploi? quels sont les projets de Harmon Corporation pour mettre en place une politique de promotion industrielle dynamique et nouvelle?

Le président: M. Clarke.

M. Clarke: J'ai une idée des chiffres, mais le maire Campbell qui est le prochain orateur, pourra vous donner plus de précisions. Par suite de l'évolution de la situation, Harmon Corporation estime qu'à l'avenir son rôle doit être davantage tourné vers l'expansion que la gestion des installations. La société espère s'y adonner du mieux qu'elle le peut. Ce n'est qu'un premier pas, nous l'espérons.

Votre suggestion d'un sous-comité rejoint l'une de mes recommandations, à savoir que vous visitiez la région soit individuellement, soit en sous-comité, afin de vous faire une idée de la nécessité d'une route d'accès et des problèmes liés à la transcanadienne dans notre région.

Le président: Merci, monsieur McGrath.

M. McRae.

M. McRae: Je comprends que vous soyez déçus du peu de temps que vous pouvez nous consacrer. C'est une déception que je partage devant tous les problèmes qu'il faut résoudre en si peu de temps; et pourtant, nous appartenons tous à trois ou quatre comités où les problèmes sont identiques. C'est très difficile.

Si je suis ici, c'est pour me mettre au courant des faits essentiels, car c'est tout ce que nous pouvons faire. Au paragraphe (c) et la page 9 qui porte sur les tarifs, vous dites ceci:

> Une politique fédérale ds transports qui établirait ces tarifs de manière à encourager l'expansion industrielle de la province grâce à des taux préférentiels s'appliquant aux produits qui en partent et aux matières premières qui y entrent, consituterait un exemple . . .

[*Texte*]

• 1110

It seems to me, as someone from northern Ontario, that we have very much the same sort of feelings. In order to evelop growth, the transportation policy has to be oriented much more in this direction. Have you any background evidence to indicate that the present tariffs are discriminatory in terms of your type of operation, or are you suggesting more that the tariffs should discriminate in favour of development outside of the major metropolitan centres?

Mr. Clarke: We are not suggesting that there is discrimination in the present tariffs which is against development in our area or in the province. We are suggesting that the federal transport officials should perhaps look in detail at the effect preferential rates would have with regard to the materials coming to Newfoundland for manufacture, and with regard to a product leaving. We also realize that there are some industries within the provinces that rely on this natural barrier in order to protect their existence, and we feel that the rates would have to take that into consideration as well.

But with regard to the gulf transportation, you not only have the same kind of problems, which I would suggest you may have in northern Ontario, but also you have in fact a time cost in respect of delivery of materials and so on, which obviously has to increase the cost of the product going to market. We not only have the time cost, due to transporting of products across the 90-mile link, but we also have a huge cost with regard to tariffs which are not in existence on the Trans-Canada Highway in any other part of Canada. So there are two factors.

Mr. Whittaker: Mr. Chairman, I was going to take the same line of questioning. There is just one short question I may ask. What we have been hearing this morning is on your total transportation system. I do not know, and you may be able to help me on this; is there some increase in industry that can happen in Newfoundland with a better transportation system and a better tariff system? Would it help the over-all economy of Newfoundland, or is it just that you want to upgrade your transportation system for the existing industries?

Mr. Clarke: I think I have the point of your question. The concern of the people of the Harmon corporation, and I believe that of the people of the Bay St. George-Stephenville area, is that we attrack perhaps small but stable industrial development. We feel that, apart from public transportation requirements, a condition precedent to allowing that to happen is some of the improvements that we are suggesting here. We need a very efficient transportation system from the Stephenville area, which is only approximately 100 miles from Port aux Basques, and that would include such things as the industrial access roads and an upgraded Trans-Canada Highway, in that part of the province at least. We feel that there is certainly tremendous need for development in the area, and we feel there is tremendous potential there with the air facilities and with the habour facilities.

Mr. Whittaker: Of what?

Mr. Clarke: Well, as far as particular industries, we hope to develop some, but we do not have any particular ones in mind, no.

[*Traduction*]

Je viens du nord de l'Ontario et nous avons, semble-t-il, le même sentiment. La croissance exige que la politique des transports s'oriente davantage dans cette direction. Avez-vous des preuves indiquant que les tarifs actuels entravent vos activités ou pensez-vous que ces tarifs devraient jouer contre les grandes agglomérations?

M. Clarke: Nous ne disons pas que les tarifs actuels entravent l'expansion de notre région ou de la province. Selon nous, les autorités fédérales en matière de transports devraient peut-être étudier de près quelle serait l'incidence des tarifs préférentiels s'appliquant aux matières premières arrivant à Terre-Neuve pour y être manufacturées, et aux produits quittant la province. Nous sommes également conscients du fait que l'existence de certaines industries de la province dépendent de cette barrière naturelle et nous estimons que les tarifs devraient également en tenir compte.

En ce qui concerne les transports dans le golfe, nous nous heurtons non seulement à des problèmes analogues à ceux du nord de l'Ontario, mais également aux problèmes des délais de livraison des matériaux, ce qui augmente le coût des produits. Non seulement le transport des produits sur ce trajet de 90 milles prend le temps, mais nous avons à faire face au coût énorme des tarifs qui n'existent nulle part ailleurs sur la transcanadienne. Il y a donc deux facteurs.

M. Whittaker: Monsieur le président, j'allais poser les mêmes questions. J'en poserai seulement une brève. Ce que nous avons entendu ce matin s'applique à l'ensemble de votre réseau de transport. Peut-être pourrez-vous m'éclairer: un meilleur réseau du transport et de meilleurs tarifs entraîneraient-ils une expansion de l'industrie à Terre-Neuve? Cela aiderait-il l'économie de Terre-Neuve dans son ensemble ou bien, voulez-vous simplement améliorer votre réseau de transport pour les industrie qui existent déjà?

M. Clarke: Je crois saisir l'essentiel de votre question. *Harmon Corporation* ainsi que les habitants de la région de Baie St. George-Stephenville veulent attirer des industries stables sinon importantes. En dehors des transports publics, cela ne sera possible qu'à condition d'apporter les améliorations que nous proposons ici. Il nous faut un réseau de transport très efficace au départ de Stephenville qui ne se trouve qu'à une centaine de milles de Port-aux-Basques; cela comprend des routes d'accès aux zones industrielles et l'aménagement de la Transcanadienne, dans cette partie de la province du moins. Cette région a vraiment besoin d'être revitalisée et nous estimons qu'elle dispose d'un grand potentiel grâce aux aéroports et aux installations portuaires.

M. Whittaker: A quoi songez-vous?

M. Clarke: Nous espérons attirer des industries privées, mais nous ne songeons à aucune en particulier.

[*Text*]

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, Mr. Clarke, the industrial access road from the Trans Canada Highway to Stephenville, I guess you are aware of the fact that the province has now put this forward to the DREE department for three or four years, that the road should come under the DREE highways agreement because of the economic effect it would have. Are you aware of that?

Mr. Clarke: I was not individually aware of that, no, Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie: It has been put forward to DREE, and as yet has not been accepted by DREE. Why do you suggest that this road is necessary? Is it because of the economic effect it would have on the linerboard mill and other industries in Stephenville? Could you just explain the reasons?

Mr. Clarke: As it was explained in 1967 in the Acres report which Mr. Crosbie is probably quite familiar with Stephenville at the present time is served by two routes. One is via the Hansen Highway which is a route of about 21 to 25 miles, very circuitous, lengthy and in poor condition, even more so than it was 10 years ago. The other one is through St. George's from Stephenville, which is in the order of 15-plus miles and which has to pass through two communities. An industrial access road like the one proposed would not only shorten the distance to some seven miles approximately from Stephenville to the Trans-Canada Highway, but would of course allow, as a modern highway, for the efficient movement of traffic from the Stephenville area out to the Trans-Canada.

• 1115

Mr. Crosbie: And a lot of the traffic that would go over this road would be pulpwood.

Mr. Clarke: Yes. And very large trucks and transport trailers and so on.

Mr. Crosbie: Is the Harmon Corporation concerned that the pilotage authority for the four Atlantic provinces has proposed a major increase in pilotage fees? I know that in St. John's the intention would be to increase pilotage fees by about 60 per cent for smaller vessels, fishing trawlers and the like. This has been opposed, of course. I have written the Minister myself opposing it and the Atlantic Provinces Transportation Commission is now opposing it. Have you taken any position on that? Are you concerned about increases in pilotage fees in the Harmon-Stephenville harbour?

Mr. Clarke: Certainly the corporation is concerned about it, and I am sure Mr. Cochrane is aware of some more of the details. Perhaps what we should do is to have a closer look at what the effect would be on Stephenville, and attempt to reply to Mr. Crosbie's question.

Mr. Crosbie: Do you support the concept that there must be user-pay in all of these services? For example, the argument is that the pilotage authority is not covering all of its costs and has a deficit. Do you think it is a proper government policy that everything must pay for itself?

Mr. Clarke: No, In my opinion, and I hope I can speak for corporation, we do not feel that user pay in such a situation is

[*Translation*]

M. Crosbie: Vous savez, je crois, qu'il y a trois ou quatre ans la province a demandé au ministère de l'Expansion économique régionale que la route reliant la Transcanadienne à Stephenville fasse partie de l'accord routier de MEER étant donné son incidence économique. Le savez-vous?

M. Clarke: Non, je ne le savais pas, monsieur Crosbie.

M. Crosbie: Cette demande a été présentée au MEER qui ne l'a pas encore approuvée. Pourquoi cette route est-elle nécessaire, selon vous? Est-ce à cause de son incidence économique sur l'usine de bois et les autres industries de Stephenville? Pouvez-vous nous en expliquer les raisons?

M. Clarke: Comme l'expliquait en 1967 le rapport Acres que M. Crosbie connaît sûrement très bien, Stephenville dispose actuellement de deux accès. Il s'agit d'une part de la route Hansen qui s'étend du 21 à 25 milles, qui est très accidentée et en mauvais état, beaucoup plus qu'il y a dix ans. L'autre route passe par St. George; il s'agit d'un tronçon de plus de 15 milles qui traverse deux localités. Non seulement une telle route d'accès raccourcirait de quelques 7 milles la distance de Stephenville à la Transcanadienne mais permettrait un transport moderne et efficace à partir de Stephenville.

M. Crosbie: Et il s'agirait, pour beaucoup, de pâte à papier?

M. Clarke: Oui. Ainsi que d'énormes camions et remorques.

M. Crosbie: La Société Harmon s'inquiète-t-elle du fait que l'administration du pilotage des 4 provinces atlantiques ait proposé une importante majoration des tarifs? Je sais que pour St-Jean il est question d'une augmentation de 75 p. 100 pour les petites embarcations, chalutiers, etc. Il y a évidemment eu des réactions et j'ai moi-même écrit au ministre en ce sens. La Commission des transports des provinces Atlantiques s'y oppose aussi. Avez-vous pris position à ce sujet? Cela vous inquiète-t-il pour le port Harmon-Stephenville?

M. Clarke: Il n'y a aucun doute que la société s'en inquiète et je suis certain que M. Cochrane a des détails à ce sujet. Peut-être serait-il bon d'examiner mieux l'incidence que cela pourrait avoir sur Stephenville et d'essayer de répondre à la question de M. Crosbie.

M. Crosbie: Pensez-vous qu'il soit normal que l'usager paie pour tous ces services? Par exemple, l'argument de l'administration du pilotage est qu'elle ne fait pas ses frais et qu'elle est même déficitaire. Pensez-vous que le gouvernement doit exiger que les frais soient toujours couverts?

M. Clarke: Non. A mon avis, et j'espère que c'est également celui de la société, on ne devrait pas exiger que l'usager paie

[*Texte*]

appropriate. We are at a disadvantage. One of the problems, of course, is if you do not have user-pay, the criticism is that you are discriminating in favour of a particular area. If that is the result then we feel it is justified, because we are being discriminated against by a lot of other natural factors and we certainly need whatever benefit we can get.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Crosbie. Thank you, Mr. Clarke, for a most interesting brief, and we thank you for taking the time to appear before us this morning.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: We have with us the Mayor of Stephenville, who has asked to make a very brief statement to the Committee. We will also have the Mayor of St. John's with us.

His Worship Mayor James Campbell (Town of Stephenville): Thank you, Mr. Chairman and gentlemen. I just want to make a few brief comments in a very general way. I apologize for not having prepared a more substantial brief.

On the subject of air transportation, remember that I am really speaking as a person in a community rather than as one who holds an important government office or is in an industry, or one who is worried about the commerce of the province or the country. I am just a person from a small town. We have the good fortune to have a rather substantial airport, and we are the recipients of service from the national carrier, Air Canada, and from the regional air carrier, Eastern Provincial Airways. It seems to me that the national carrier is in some sort of a position whereby it is trying to withdraw a service that it has a prior commitment to provide. Our flight structures in western Newfoundland from Air Canada continually change. Every two years there is a scheduling change. There is one in the works now, and to me it reads that we will not be able to generate any passengers to go on it; consequently, that particular flight will not show any justification for its continuance and the service could be withdrawn.

If that is what the airline wants to do, I suggest it is their business. What really irritates me and irritates our community is that this sort of move, this sort of scheduling change or whatever they want to call it, is done without any consultation whatever with anyone. The airline makes the decision and it is up to the regional managers wherever they are to defend it and sell it to the public. In the event that they do not sell it and there are still objections there is nowhere for either party to go; the change just goes into effect. I guess that is really the point I want to make with regard to air transportation: there is very little concentration with any of the communities or any of the regions by the airlines concerned. I could say that equally to Eastern Provincial Airways and I will do so; I will say that there is not enough consultation but I do not know just what we can do about that.

• 1120

If I can move onto the link between Nova Scotia and Newfoundland, the link by water, the ferries from Port-aux-Basques to North Sydney, there is quite a school of thought from the people of the province that that service should be offered free of charge. You should not have to pay to go across

[*Traduction*]

tous les services dans de tels cas. Nous sommes désavantagés. Un des problèmes est évidemment que, si l'administration ne pait pas ses frais, on favorise une région en particulier. Dans un tel cas nous estimons que cela est justifié, car si beaucoup d'autres facteurs naturels nous désavantagent, il est bien normal qu'on nous accorde quelques faveurs.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Crosbie. Merci, monsieur Clarke, de ce mémoire extrêmement intéressant et merci aussi d'avoir pris le temps de comparaître ce matin.

Des voix: Bravo!

Le président: Le maire de Stephenville qui est ici a demandé l'autorisation de prononcer quelques mots devant le comité. Nous recevons aussi le maire de Saint-Jean.

Son Honneur le maire James Campbell (Stephenville): Merci, monsieur le président et messieurs les députés. Je n'ai que quelques observations générales à faire. Je regrette de n'avoir pu préparer quelque chose de plus important.

Pour les transports aériens, rappelez-vous que je parle en fait plus comme un usager que comme titulaire d'un poste important, dans l'administration, une industrie, ou comme quelqu'un préoccupé du commerce de la province ou du pays. Considérez-moi seulement comme un citoyen d'une petite ville. Nous avons la chance d'avoir un aéroport assez important et de bénéficier des services du transporteur national, Air Canada ainsi que du transporteur régional, Eastern Provincial Airways. J'ai l'impression qu'Air Canada est en train d'essayer de supprimer un service que la société s'était jusqu'ici engagé à fournir. Les vols Air Canada reliant l'ouest de Terre-Neuve changent continuellement. Les horaires sont modifiés tous les 2 ans. On en prépare actuellement un et j'ai l'impression que nous ne pourrons trouver assez de passagers pour un vol qui ne semblera donc plus justifié et qui risquera d'être supprimé.

Si c'est le but que s'est fixée la compagnie, cela la regarde. Ce qui m'irrite toutefois, et ce qui irrite toute la collectivité, c'est que ce genre de changement ou de réorientation se fasse toujours sans consultation aucune. La compagnie aérienne prend la décision et les directeurs régionaux où qu'ils soient doivent alors la défendre et la faire accepter au public. Si cela ne marche pas et s'il y a toujours des objections, rien à faire; la modification est néanmoins apportée. Je crois que c'est tout ce que je voulais dire sur les transports aériens: les compagnies aériennes ne consultent absolument pas les collectivités ou les régions qu'elles desservent. Cela s'applique aussi à Eastern Provincial Airways et je ne sais vraiment pas ce que l'on peut faire à ce sujet.

Je passerai maintenant à la liaison entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve, la liaison maritime, les traversiers de Port-aux-Basques à North Sydney. Beaucoup de gens de la province estiment que ce service devrait être gratuit; qu'on ne devrait pas avoir à payer le passage puisqu'il devrait être considéré

[*Text*]

on that vessel, the reason being that it should be considered part of the Trans-Canada Highway network. The cost of this service to the individual is prohibitive: it spoils a lot of vacations and cancels quite a few more and coming the other way, of course, it is very detrimental to our tourist industry or whatever that might amount to because people just will not use it.

On the subject of rail transportation our narrow-gage railway is a big detriment. The condition of the rail bed is a big detriment to the use of the railway and, as it has already been covered this morning, I will not elaborate on it but someone must look at the real need for energy conservation in our country with respect to transportation. We have to find ways of moving materials in bulk, not by the rubber-tired equipment across the highways, these tractor-trailer rigs hauling 10 or 15 tons of material are gobbling up fuel at the rate of about a gallon every five miles. Sooner or later this has got to come to a stop before we run out of fuel.

The railway in my, shall I say, backwardly-informed opinion is the only alternative that I can see. We are abandoning railways now and if we do not spend what is required to do the planning and programming to develop a proper railway system in the country and particularly in the remote areas of the country, if you do not do that now, to me you must be looking at 10 to 100 times the cost of doing it after you have totally abandoned it.

I would like to reiterate what people have said about the Trans-Canada Highway and I will reduce my comments to saying that it is in very poor condition and it is the opinion of many of us that it was not really built in the first place.

On marine transportation generally, some new regulations relating to the use of all-Canadian carriers for internal coastal trade, that is a very patriotic and a very national thing to do but I hope that before this becomes a very rigid law it will be looked at and studied, and studied right here where it will happen. Certainly we are in favour of the Canadian shipping industry and the merchant marine and all-Canada type input and Canadians working and all that. But just as an example, the Labrador linerboard situation at Stephenville did depend at one time on wood from Labrador and federal regulations relating to the carrying of this material by Canadian vessels would require that if they were not, there would be a substantial financial penalty paid.

As I said, it is a very patriotic thing to do but in our particular case, right down here in Newfoundland, it added $200,000 or $300,000 a year to the cost of our wood from Labrador so being able to get about 100,000 to 150,000 cords of wood from that source drove the cost of wood up $2 or $3 a cord and it was already too expensive and we should not have been using it. So that kind of regulation may help some people and may help another sector of our economy but it certainly did not help ours.

I just want to say a word about communications. It has not been mentioned very much this morning and I want to say that in a general way in my experience in Newfoundland, if you are in the larger centres like St. John's, Cornerbrook, Gander, Grand Falls, Stephenville, they are not large by your standards

[*Translation*]

comme faisant partie du réseau routier de la transcanadienne. Pour l'individu, le coût est en effet prohibitif; cela gâche de nombreuses vacances et en annule pas mal venant de l'extérieur, ce qui est donc très néfaste pour notre industrie touristique.

Quant au transport ferroviaire, le fait que notre voie ferrée est très étroite nous gêne beaucoup. L'état du lit de la voie est très néfaste à l'utilisation du chemin de fer comme on l'a déjà dit ce matin, si bien que je n'y reviendrai pas, mais je crois qu'il faut sérieusement envisager la nécessité de conserver l'énergie dans notre pays. Il nous faut trouver les moyens de transporter les matériaux en gros, non pas par la route, car ces énormes camions, ces remorqueurs, transportant dix à quinze tonnes de matériaux consomment à peu près un gallon au 5 milles. Un jour ou l'autre, il faudra arrêter cela avant que notre combustible ne soit totalement épuisé.

A mon humble avis, les chemins de fer représentent la seule solution de rechange. Or, aujourd'hui nous les abandonnons et si nous ne faisons pas les frais nécessaires pour planifier un réseau de chemins de fer adapté au pays et particulièrement dans les régions éloignées, si cela n'est pas fait maintenant, cela coûtera de 10 à 100 fois plus cher quand on l'aura totalement abandonné.

Je répéterai ce que l'on a déjà dit sur la transcanadienne en disant seulement qu'elle est en très mauvaise état et que pour nombre d'entre nous elle n'a jamais été véritablement construite.

Pour les transports maritimes en général, certains nouveaux règlements sur l'utilisation de transporteurs entièrement canadiens pour le commerce côtier semblent très patriotiques et très nationalistes, mais j'espère qu'avant d'adopter une loi définitive à ce sujet, la question aura été étudiée, de très près, et sur place. Nous sommes évidemment favorables aux transports et à une marine marchande canadienne et au fait que ce soit des Canadiens qui y travaillent, mais il y a l'envers de la médaille. Prenons exemple du Labrador Linerboard à Stephenville qui dépendait autrefois du bois du Labrador. Or les règlements fédéraux sur le transport de ce matériau par des navires canadiens exigerait que, si le bois n'était pas transporté par des navires canadiens, on paye une amende très coûteuse.

L'idée est bien sûr très patriotique mais dans notre cas particulier, ici à Terre-neuve, cela a ajouté de 200,000 à 300,000 dollars par an au coût des 100,000 à 150,000 cordes de bois que nous allons chercher au Labrador. Il est maintenant passé de 2 à 3 dollars la corde, alors qu'il était déjà trop cher et que nous n'aurions pas dû l'utiliser. Donc, ce genre de règlement aidera peut-être certains, peut-être un autre secteur de notre économie, mais certainement pas le nôtre.

Encore un mot sur les communications. On n'en a pas beaucoup parlé ce matin et je crois pouvoir dire qu'en général, à Terre-Neuve, si vous êtes dans les grands centres comme Saint-Jean, Cornerbrook, Gander, Grand Falls, Stephenville, ce n'est peut-être pas très grand pour vous, mais c'est ce que

[*Texte*]

but they are large by our standards. Communications facilities are fairly good in just about every aspect. I just want to remind you that as you move on into the rural areas and farther you get from these centres, the worse everyting becomes, and a lot of times it is really difficult to understand that both groups live in the same province, the references to phone service, television and radio and commnications reception generally.

• 1125

I want to conclude by telling you that for all your policies and for all your work on our behalf and for the laws that you will pass and for the transportation system that we will have, we are the people at home who pick up the tab for your decisions and we find the cost of transportation really terrible. It adds a tremendous expense to our every day living and somebody should do something about it. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Mayor. I have first on the list Mr. McRae.

Mr. McRae: I would just like to make one comment. I am extremely pleased that His Worship mentioned and eloquently mentioned the real concern about conservation as far as the use of our railway system, our transportation system, is concerned. Absolutely, I agree with you a hundred per cent that it is absolutely ridiculous to let our rail service be downgraded, fall apart, at the very time when—a major report last week coming out saying that the world oil scene is going to be desperate in five or ten years and I do not know how long it is going to take for transportation people to realize that the essential way of moving things in the future is going to have to be by rail, by water and probably electrified rail at that, so I would support in every way what you said in that direction. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. Whittaker.

Mr. Whittaker: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Mayor, you mentioned a ferry that you thought should be the extension of the TransCanada Highway and it should be free. I do not know exactly where it is but it came to mind immediately that this could possibly be similar from Vancouver to Victoria, an extension of the TransCanada Highway and a similar situation if it was free. I just wonder if you could put on enough ferries to accommodate all the people who wanted to get a free ride and a real nice boat ride. Is this a similar situation here?

Mayor Campbell: Well, if the TransCanada Highway ends in Vancouver, I say the rail service should not be free, or the ferry service, but if it ends in Victoria I would support generously if they want to apply for free—I am sure there would be a way of controlling that. I do not think people would gerrymander back and forth on the boat just because it was free. There would have to be some form of control.

The Chairman: Thank you, Mr. Whittaker. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. First of all I want to congratulate His Worship for his presentation. He men-

[*Traduction*]

nous considérons des grands centres, ... donc les communications dans ces centres sont plutôt bonnes à tout égard. Je vous rappellerai simplement qu'au fur et à mesure que vous pénétrez dans les régions rurales et que vous vous éloignez de ces centres, la situation se détériore et il est quelques fois vraiment difficile de comprendre que l'on vit tous dans la même province, c'est la même chose pour le téléphone, la télévision, la radio et la réception des communications en général.

En conclusion, je vous dirais que toutes les politiques que vous élaborez, tout ce que vous faites pour nous, toutes les lois que vous adoptez, et le système de transport que vous nous offrirez, c'est nous ici qui le payons, qui faisons les frais de vos décisions, et nous estimons que les coûts des transports sont très élevés. Cela ajoute beaucoup au coût de la vie et il faut faire quelque chose à ce propos. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire. J'ai tout d'abord M. McRae sur ma liste.

M. McRae: Je ferai seulement une observation. C'est avec grand plaisir que j'ai entendu Son Honneur parler aussi éloquemment de la conservation de l'énergie dans le contexte de l'utilisation des chemins de fer, de notre système de transport. Je suis entièrement d'accord avec vous, et il est absolument stupide de laisser notre service ferroviaire se dégrader comme cela alors que d'après un rapport important sorti la semaine dernière, la situation pétroliére mondiale va tellement s'aggraver dans les cinq ou dix prochaines années qu'il faudra que les responsables des transports se dépêchent de comprendre qu'il est essentiel de penser à l'avenir et d'envisager le transport par rails, eau et probablement rails électrifiés. Je suis donc entièrement d'accord avec vous. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McRae. Monsieur Whittaker.

M. Whittaker: Merci, monsieur le président. Monsieur le maire, vous avez parlé d'un traversier qui, à votre avis, devrait être considéré comme faisant partie de la Transcanadienne et à ce titre devrait être gratuit. Je ne sais pas exactement où il se trouve mais j'ai tout de suite pensé que ce pourrait être la même situation entre Vancouver et Victoria. Je me demande s'il serait possible d'avoir assez de traversiers pour transporter tous ceux qui veulent faire une belle promenade en bateau gratuitement. Pensez-vous que la situation soit similaire ici?

Le maire Campbell: Ma foi, si la Transcanadienne s'arrête à Vancouver, je ne dirais pas que le chemin de fer, ou le traversier devrait être gratuit, mais si elle se termine à Victoria, je serais tout à fait d'accord et je suis certain qu'il serait possible de contrôler les passages. Je ne pense pas que les gens prendraient le bateau pour le plaisir juste parce que c'est gratuit. Il faudrait une certaine forme de contrôle.

Le président: Merci, monsieur Whittaker. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je féliciterai tout d'abord Son Honneur de son exposé. Il a dit qu'il n'avait

[*Text*]

tioned he did not have the opportunity to prepare a brief but I thought he gave an excellent presentation this morning. I did not have the opportunity to ask the Minister of Transport for Newfoundland what his position was because of time on the linkup with the four Atlantic Provinces. You mention you have a fairly heavy facility in your area. Have you any views or what is your position on the suggestion that came from the Maritime premiers of the four Atlantic Provinces becoming involved with the *DASH-7 de Havilland* 50-passenger aircraft to link the four Atlantic Provinces?

Mayor Campbell: I would say at this point I really would love to comment but I do not feel that I am well enough informed, and since our own provincial government have not stated their position, I think I would be a little out of place commenting at this time.

Mr. Harquail: The only other point, then. Mr. Clarke mentioned in his submission the Linerboard. Is that near your municipality?

Mayor Campbell: It is right in my town.

Mr. Harquail: I know we are talking about transportation matters and he highlighted the question of highways, but surely they have had some communication with Trade and Industry and DREE and other people in terms of the saving of this particular industry.

Mayor Campbell: That is true. Someone asked Mr. Clarke what would be the real employment downgrading because of the close of the Linerboard. It will be approximately 4,000 jobs. A lot of them are already lost. The woods operations have already totally declined. There are possibly 375 people left in the mill. Some of them are in the process of being laid off. So I would say that when things close down in three or four months time another five or six hundred people will be out of work, and that will bring the total number of unemployed registered in the Bay St. George area to approximately 7,000.

• 1130

Mr. Harquail: We all agree that transportation links are vital, but surely you have been in touch with Trade and Industry or DREE with regard to this.

Mayor Campbell: Oh, yes. All of that is a process that is going on right now. We are getting very good co-operation; not too many results, but that is because it is a little early rather than because of a lack of effort.

Mr. Harquail: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Two points, Mr. Chairman. Mr. Mayor, how would you see consultation with regard to withdrawal of airline services taking place? Who are the useful community bodies?

Mayor Campbell: I think the regional representatives of the airlines concerned, and in our case it would be a regional manager. In Western Canada they would have the courtesy to

[*Translation*]

pas eu le temps de le préparer mais il s'en est très bien tiré. Je n'ai pas eu l'occasion de demander au ministre des Transports de Terre-Neuve ce qu'il pensait de la liaison entre les quatre provinces atlantiques. Vous avez dit que vous aviez dans votre région une infrastructure assez importante. Que pensez-vous de la suggestion des quatre premiers ministres des provinces atlantiques à propos d'un service passager *DASH-7 de Havilland 50* qui relierait les quatre provinces?

Le maire Campbell: Je serais ravi de vous donner mon avis mais je ne pense pas avoir assez d'information pour le faire et comme nos propres gouvernements provinciaux n'ont pas encore exposé leur position, je pense que ce serait un peu déplacé de ma part de toute façon.

M. Harquail: Passons donc à autre chose. M. Clarke a parlé tout à l'heure de Linerboard. Est-ce près de votre municipalité?

Le maire Campbell: C'est même dans ma ville.

M. Harquail: Je sais que nous parlons transport et il a souligné la question des routes, mais il a certainement eu quelques communications avec les ministères de l'Industrie et du Commerce et de l'Expansion économique régionale pour essayer de sauver cette industrie.

Le maire Campbell: C'est exact. Quelqu'un a demandé à M. Clarke quelle serait l'incidence de la fermeture de Linerboard sur l'emploi. Cela représente environ 4,000 emplois. Beaucoup sont déjà perdus. L'exploitation du bois a considérablement diminué. Il reste peut-être 375 personnes à l'usine. D'autres mises à pied sont actuellement effectuées. Aussi quand tout fermera d'ici trois ou quatre mois, cela mettra encore cinq ou six cents personnes en chômage et portera le total des chômeurs de la baie St. George à environ 7,000.

M. Harquail: Nous convenons tous que les liaisons de transport sont capitales mais vous avez certainement contacté le ministère de l'Industrie et du Commerce ou de l'Expansion économique régionale à ce sujet.

Le maire Campbell: Oh, oui! Tout cela se poursuit actuellement. Nous ne pouvons pas nous plaindre du manque de collaboration mais les résultats ne sont pas très nombreux. C'est peut-être parce qu'il est encore un peu trop tôt car tous les efforts voulus sont certainement déployés.

M. Harquail: Merci.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Deux points, monsieur le président. Monsieur le maire, comment envisagez-vous la consultation quand il s'agit de supprimer des services aériens? Qui devrait être consulté dans la collectivité?

Le maire Campbell: Je crois que les représentants régionaux des lignes aériennes concernées seraient tout à fait désignés et dans notre cas ce serait un directeur régional. Dans l'Ouest du

[*Texte*]

advise us what trouble they are having with that particular flight—in our case we only have one flight to worry about—and what they plan to do about it a little in advance of when they publish the schedule so that we could have some input into it. That is how I would see it happening.

Mr. Forrestall: I think it is an excellent idea and it is timely, inasmuch as Bill C-17, the Air Canada bill, is presently before the House of Commons; if the principle of consultation is nowhere to be found in the bill in its present form, it will be important. I think it is an excellent suggestion, and if we take little else back with us other than some better understanding, there is one concerete thing that I think is an excellent idea.

An hon. Member: Read my speech on the bill last Friday.

Mr. Forrestall: The second point. Do you know how many bankruptcies have occurred or are about to occur as a result of the shutdown of the mill?

Mayor Campbell: No, I do not, but in terms of business difficulties this is the worst year we have experienced in my 20 years in that area. I do not have any numbers.

Mr. Forrestall: Is it several or relatively few?

Mayor Campbell: There are several dozen.

Mr. Crosbie: What percentage of the whole?

Mr. Forrestall: Put it the other way then. What percentage of the unemployed is directly affected, for example, in that region? Would it be 80 per cent of the unemployed?

Mayor Campbell: I would say 60 per cent. I think 60 per cent would be defensible. I think we could claim 60 per cent unemployment because of that one tragedy.

Mr. Forrestall: Because of that one tragedy. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: A quick comment, Mr. Chairman. What His Worship has had to tell us just proves once again that Newfoundland is still not in Confederation when it comes to transportation. I think his suggestion, which has also come from other people in other places over many years, that something like the ferry services between Newfoundland and the mainland, and similarly on the West Coast to Vancouver Island and the Queen Charlottes, should be considered part of the TransCanada system. If it is logical to charge a toll for using part of the TransCanada Highway system between Newfoundland and Nova Scotia, it would be equally logical to charge a toll for the use of the TransCanada Highway through northern Ontario. We have had bridge subsidies and what not because it is a very difficult terrain and thinly populated; you could almost say it is like an ocean with high waves in it. So there is just no logic whatsoever, in terms of equity and people being included in this country, in charging fares and tolls for a ferry service that links all parts of this country.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

[*Traduction*]

Canada, ils auraient au moins la courtoisie de nous signaler les difficultés que leur pose tel ou tel vol. Dans notre cas, un seul vol nous préoccupe et nous aimerions savoir un peu quels sont leurs projets avant qu'ils ne publient le nouvel horaire. Cela nous permettrait peut-être d'avoir quelque influence.

M. Forrestall: Je crois que c'est une excellente idée et tout à fait à propos étant donné que le Bill C-17 qui porte sur Air Canada fait actuellement l'objet de débats à la Chambre des communes; si le principe de consultation n'existe pas dans le libellé actuel, ce sera important. C'est à mon avis une excellente suggestion et si nous ne rapportions rien d'autre de notre voyage qu'une meilleure compréhension des situations, voilà quelque chose ce concret qui nous sera très utile.

Une voix: Lisez mon discours de vendredi dernier sur le projet de loi.

M. Forrestall: Deuxièmement, savez-vous combien il y a eu ou il doit y avoir de faillites suite à la fermeture de l'usine?

Le maire Campbell: Non, mais c'est la pire année que nous ayons connue depuis 20 ans que j'habite cette région. Je n'ai pas de chiffres toutefois.

M. Forrestall: Pensez-vous qu'il y en ait beaucoup ou relativement peu?

Le maire Campbell: Plusieurs douzaines.

M. Crosbie: Quel pourcentage par rapport à l'ensemble?

M. Forrestall: Posons la question différemment. Quel pourcentage des chômeurs est directement touché par cela dans la région? 80 p. 100?

Le maire Campbell: 60 p. 100 plutôt; je crois que c'est à peu près le chiffre. Je crois que nous devons 60 p. 100 de nos chômeurs à cette tragédie.

M. Forrestall: A cette seule tragédie. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Juste une brève observation, monsieur le président. Ce que vient de nous dire son excellence prouve encore une fois qu'en matière de transport Terre-Neuve ne fait toujours pas partie de la Confédération. Je crois que cette suggestion, qui nous a d'ailleurs été faite par d'autres depuis bien des années, à savoir que les services de traversier entre Terre-Neuve et le continent, de même qu'entre la côte Ouest et l'Île de Vancouver et les îles Charlottes, soient considérés comme faisant partie du réseau de la transcanadienne, est excellente. S'il est logique d'imposer un péage à un tronçon de la Transcanadienne entre Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse, il serait également logique d'en imposer un dans tout le nord de l'Ontario. Il y a eu des subventions pour les ponts, etc., parce que c'est une région très difficile et peu peuplée; c'est presque comme un océan très agité. Il n'est absolument pas logique, si l'on veut être juste et intégrer vraiment Terre-Neuve au Canada, d'imposer un péage pour le service de traversier qui relie toutes les parties du pays.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

[*Text*]

Mr. Benjamin: I got it off my chest.

The Chairman: Mayor Campbell, thank you very much for taking the time to be with us this morning.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Our next witness I am sure will please all of us. I understand she is a very charming lady. Mrs. D. Wyatt, Mayor of St. John's.

I will ask Her Worship Mayor Wyatt if she has an opening statement for us this morning.

• 1135

Her Worship Mayor D. Wyatt (City of St. John's): Certainly, on behalf of all the citizens, I welcome you to St. John's, and I am sure that our members in Ottawa, Jim McGrath and John Crosbie, join me in that. I found it interesting to learn a few days ago that we had four members and I think our members from St. John's would be glad to know that there were supposed to be four. I think there was a lack of communication, but on questioning further, I was informed that that was not the right department. That was my beginning.

I have written a few notes during the last half hour which I think are relevant.

I believed that with the number of studies that have been done, the number of briefs that have been presented over the years, and the representation from members in the House, whatever party was in, Ottawa would have been well informed.

I believed that all the problems of transportation and communication had been presented. There have been invitations—the media people have been very vigilant in this area, CNR spends a little money presenting briefs to get increased costs, CRTC has received applications relating to the pros and cons and the restrictions which we find here.

I wondered, really, whether I was wasting my time once again because, down here, and in the vernacular, I say: we are looking for action—we are sick of studies which are very costly. And I wondered how much this is going to cost me.

I will start with CNR—and I am not going to spend two weeks, though I could. We have no passenger ferry service to St. John's; and a further insult has been added in that we now have to be at Port aux Basques two hours before departure—and that is a very long trip, gentlemen. Some people leave from here to go to Port aux Basques, and now, having to put on that additional two hours, are running into a 12-hour trip.

Now CNR say they have gone to rubber. Our TransCanada Highway and our city of St. John's streets were not built for those groaning monstrosities. I would say that the provincial government and the city of St. John's are subsidizing CNR. There should be large grants paid but we should receive the money because we have to repair those streets. Those streets were not built for these large trucks. And the potholes are called "Dotty's potties"—and we do not have the money to correct them.

[*Translation*]

M. Benjamin: Il fallait que je le dise.

Le président: Monsieur le maire, merci beaucoup d'avoir pris le temps de venir ce matin.

Des voix: Bravo!

Le président: Notre prochain témoin va certainement plaire à tout le monde. Je crois que c'est une charmante dame. Madame D. Wyatt, maire de Saint-Jean.

Je demanderais donc à Son Honneur si elle veut nous dire quelques mots avant que nous ne l'interrogions.

Son Honneur le maire D. Wyatt (Saint-Jean): Certainement au nom de tous les citoyens, je vous souhaite la bienvenue à Saint-Jean et je suis convaincue que les députés qui nous représentent à Ottawa, Jim McGrath et John Crosbie, se joignent à moi. J'ai appris il y a quelques jours avec intérêt que nous avions quatre députés et je pense que ceux de Saint-Jean seraient contents de savoir qu'ils devraient être quatre. J'ai l'impression que c'est un manque de communication mais quand j'ai demandé d'autres explications, on m'a dit que je faisais erreur de ministère. Voilà comme introduction.

J'ai pris quelques notes qui me semblent pertinentes depuis une demi-heure.

Je croyais qu'étant donné le nombre d'études qui ont été faites, le nombre de mémoires qui ont été envoyés et les instances des députés fédéraux, quel que soit le parti au pouvoir, Ottawa devait être au courant.

Je croyais que tous les problèmes de transports et de communications avaient déjà été amplement exposés. Les invitations ont été envoyées, les media de communication se sont montrés très vigilants dans cette région, le CN prépare des mémoires pour obtenir une augmentation de tarifs, le CRTC a reçu des demandes très détaillées.

Vraiment je me demandais si j'allais encore perdre mon temps en vaines paroles car ce qu'il nous faut c'est du concret, nous sommes fatigués de toutes ces études coûteuses. Et je me demandais comment cela allait me coûter.

Je vais commencer par le CN, et je n'y passerai pas deux semaines, même s'il y a de quoi dire. Nous n'avons pas de service de traversiers pour les passagers voulant se rendre à Saint-Jean; et maintenant il nous faut aller jusqu'à Port-aux-Basques deux heures avant le départ, ce qui représente un voyage très long, messieurs. Maintenant, il faudra pour l'aller-retour compter douze heures.

Maintenant le CN déclare qu'il utilise à présent des camions. La Transcanadienne et les rues de Saint-Jean n'ont pas été construites pour ce genre de monstruosité bruyante. Le gouvernement provincial et la ville de Saint-Jean subventionnent le CN. On devrait verser des subventions importantes mais nous devrions pouvoir ainsi réparer les rues. Elles n'ont pas été construites pour ces énormes camions. Et tous ces trous, plaisamment nommés nids de poules, nous ne pouvons les réparer.

[*Texte*]

The cost of freight is high and this plays havoc with our cost of living, which, as you know, is the highest in Canada.

The recent philosophy of the CNR is that services should be paid for on a regional basis. The railways were the ties between the east and west but now there is a motivation to cut our passenger service across this whole country of Canada at a time when energy costs for the passenger car have escalated to prohibitive levels.

Canada should be increasing train service. Perhaps that would also reduce the need to build those very expensive roads, and that would help in reducing the pollution of our air and that noise pollution—but that is another department.

I suppose that never was there a time when we should seek new directions to our transportation priorities. I do not think we should be discriminated against because all that water separates us from our mainland neighbours. I think we are entitled to our train, boat and bus service just as much as the people in Montreal, Toronto and Ottawa. We pay for it, too.

And the CNR buses: I hope, gentlemen, you will ride them while you are here—that is an experience. Of course, Newfoundland is known for its adventure and believe me, that is an adventure. If you are over five feet tall, do not look for any leg room.

In support of the Bell Island request, they need adequate service. They are neglected. The Labrador portion of our province is also neglected.

The telephone service: I do not know why we are paying service fees because the service has reduced as automation has taken over. You cannot get your phone—this is part of communications—you cannot get an order to change a number in less than maybe seven or eight weeks. You may be moving into a new home and have to pay rent on the place, and you cannot get your phone installed. You cannot get the trouble department on week-ends and at night, so, maybe you can do it from here.

• 1140

Now, Air Canada, you are next for my tongue lashing. How come the L-10's cannot come here? How come the computer at Toronto cancels flights—and I think our members here will be very familiar with this one—because our weather is supposed to be bad? But when you phone home, the weather is great. You can see how nice it is today. Then you also find that EPA is flying. Now, if the regulations prohibit Air Canada from coming in, how come EPA tries to give us this good service? If it were not for EPA, we would never know if we could get home. I have heard suggestions that it is because there will not be a full load at Toronto that day. Is that why they sometimes discontinue flights in Halifax? You have to bed down in Bedford.

Now, that covered loading ramp out there at the airport—you would really think that was a great gift from heaven. I never saw so much coverage on one loading ramp. I do not

[*Traduction*]

Le coût de transport est élevé et a une incidence considérable sur notre coût de la vie, qui vous le savez est le plus élevé au Canada.

Le CN a adopté pour principe que les services devaient faire leurs frais au niveau régional. Les chemins de fer représentaient les liens entre l'Est et l'Ouest mais on veut maintenant supprimer le service passager reliant les deux extrémités du Canada alors que les coûts d'énergie sont devenus prohibitifs pour le transport individuel.

Le Canada devrait au contraire augmenter le service des trains. Peut-être cela diminuerait-il aussi la nécessité de construire des routes très coûteuses et cela réduirait-il la pollution de notre atmosphère et le bruit, mais c'est un autre ministère ici.

Je crois que jamais plus qu'aujourd'hui il n'a été nécessaire de réorienter nos priorités en matière de transport. Il n'y a pas de raison que nous soyons défavorisés parce que toute cette eau nous sépare de nos voisins du continent. Nous avons droit aux trains, aux bateaux et aux autobus tout comme les habitants de Montréal, Toronto et Ottawa. Nous payons aussi.

Et les autobus du CN: j'espère, messieurs, que vous les prendrez pendant que vous êtes ici, c'est tout une expérience! Bien sûr, Terre-Neuve est connue pour ses aventures et, croyez-moi, c'en est une! Si vous mesurez plus de cinq pieds, n'essayez pas de trouver de la place pour vos jambes.

Pour Bell Island, il faut un service adéquat. On néglige cette région. De même le Labrador.

Les services de téléphone: je ne sais pas pourquoi nous payons un service car maintenant tout est automatique. Mais si vous voulez, et cela fait partie des communications, si vous voulez changer un numéro, cela prendra de sept à huit semaines. Peut-être devez-vous déménager et payer un loyer mais le téléphone ne sera pas installé. Le service d'urgence ne répond pas en fin de semaine ni le soir alors il faut peut-être le faire ici.

Je vais maintenant casser du sucre sur le dos d'Air Canada. Pourquoi le L-10 ne vient-il pas ici? Pourquoi l'ordinateur de Toronto annule-t-il les vols, et je pense que nos députés connaissent bien la situation, soi-disant pour cause météorologique? Or, si vous téléphonez de chez vous, on vous répond qu'il fait très beau. Vous voyez comme il fait beau aujourd'hui. Vous savez aussi que EPA assure des services. Maintenant, si les règlements interdisent à Air Canada d'atterrir, pourquoi EPA essaie-t-il de nous offrir un bon service? Si nous n'avions pas cette compagnie, nous ne saurions jamais si nous pourrions rentrer chez nous. On m'a déclaré que c'était parce qu'il n'y avait pas de quoi remplir un avion à Toronto ce jour-là. Est-ce pour cela que de temps en temps ils arrêtent les vols à Halifax? Il faut alors trouver à se loger à Bedford.

Maintenant, cette rampe de chargement couvert à l'aéroport, on pourrait penser que c'est un don du ciel. Je n'ai jamais vu de rampe de chargement aussi couverte. Je ne sais pas si

[*Text*]

know whether we were short of news or what. I am told that you have a great public relations department, because when I go to Montreal . . .

An hon. Member: They have great cocktail parties and everybody wins.

Mayor Wyatt: Yes, well, that is not the answer. I think when you changed your name from DOT to MOT, that is where the difficulty arose, because DOT is my name.

Anyway, when I get on the aircraft in Toronto or Montreal there are dozens of those things hanging around there. I do not know whether that is because Drapeau has more drag than I have or whether there are more people. There are a lot of Newfoundlanders travelling and maybe they have been able to get those ramps. We do not think it is all that good either; it is just one instance.

Now, I think it is very wrong to close the Air Canada office at night because you get this stock message—we have been taken over by computers, as you know. The stock message says, the flight is going. Some of the people from this area travel 200 miles to get that flight only to find that it is cancelled. Some of them are older persons or they are travelling perhaps with sick children. Some of the hospital facilities here lack certain services and we have to take our children to the facilities that exist on the mainland, and this is a great inconvenience. So that office should be open right through the night so that you would get someone answering.

To go further into communications—Mr. Chairman, I am going to be brief. It is a good thing I did not have all day to prepare this, it is not? Of course, communication is what I hope to get from you when you return. I hope that it will contain some action. We are sick of reports, as I say. I could stay here for two weeks talking with you but I realize Ottawa does not need our votes. I do not suppose anyone would be upset if we were prepared to separate. In fact, we might even get a grant.

Now, how about the CBC? Many ads on the CBC programs appear to be back-scratching promotions for the next CBC program: what is coming on in one hour or what is coming on next week, and that has to interrupt what is sometimes a good program. I think that point should be made. I wonder who pays for that promotion—although I think I know the answer. And again, in this nation, CBC, as our national television and radio network, should be on all night. The province or the nation does not close down at midnight. In fact, around here it comes alive after midnight.

And fringing on the communication level, I must find another area here to lodge a complaint. The complaint is about unsolicited junk mail. Now, that is a method of communication is it not? Let me tell you, that kind of communication adds to the inconvenience of the householder. Certainly, from where I sit in City Hall it costs us extra money to drag away that garbage. So we feel that garbage should not be put in our mailboxes to be carted away unless there is going to be a grant from these companies to subsidize our garbage service which is two days a weeks.

[*Translation*]

c'est parce que l'on manquait de nouvelles ou quoi. On m'a dit qu'il y avait un bon service de relations publiques, car lorsque je vais à Montréal . . .

Une voix: Il y a de belles réceptions et tout le monde gagne.

Le maire Wyatt: Oui, d'accord, mais ce n'est pas une réponse. Je crois que c'est quand le ministère a changé le nom que les difficultés ont commencé.

De toute façon, lorsque je prends l'avion à Toronto ou à Montréal il y a des tas de choses qui pendent. Je ne sais pas si c'est parce que Drapeau a plus d'influence que moi ou si c'est parce qu'il y a plus de monde. Beaucoup de Terre-neuviens voyagent et c'est peut-être pourquoi ils ont pu obtenir ces rampes. De toute façon, nous ne pensons pas que cela soit parfait, c'est simplement un exemple.

D'autre part, j'estime qu'il n'est pas normal de fermer le bureau d'Air Canada le soir et que le répondeur automatique nous déclare: le vol est prévu. Certains par ici font 200 milles pour attrapper un vol qui a été annulé dans l'intervalle. Il y en a qui sont âgés et d'autres qui voyagent avec des enfants malades. Certains des hôpitaux d'ici manquent de certains services, si bien qu'il nous faut emmener nos enfants sur le continent, ce qui est très gênant. Le bureau d'Air Canada devrait donc être ouvert toute la nuit pour que quelqu'un donne les informations pertinentes.

Poursuivons le chapitre des communications. Monsieur le président, je vais être brève. Une chance que je n'ai pas eu toute la journée pour me préparer, n'est-ce pas? Il est évident que j'espère obtenir quelque communication de vous lorsque vous serez rentrés à Ottawa. J'espère qu'il y aura là-dedans quelque chose de concret. Je répète que nous sommes fatigués des rapports. Je pourrais vous parler pendant deux semaines mais je comprends bien qu'Ottawa n'a pas besoin de nos votes. Personne ne s'inquiéterait que nous parlions de nous séparer. En fait, on nous offrirait peut-être même une subvention.

Radio-Canada, maintenant. Une grosse partie des émissions de Radio-Canada semblent être consacrée à la promotion de l'émission suivante: Voilà ce qu'on vous offrira dans une heure ou la semaine prochaine, et on interrompt ainsi quelque fois de bonnes émissions. Il faut le dire. Je me demande qui paie ce genre de promotion ou plutôt je crois connaître la réponse. Là encore, au Canada, Radio-Canada est la société de radiotélévision nationale et devrait fonctionner toute la nuit. La province ni la nation n'arrêtent de vivre à minuit. En fait, par ici c'est à cette heure-là qu'on se réveille.

Et toujours, au niveau des communication, j'ai une autre plainte à formuler, il s'agit du courrier non sollicité. C'est bien une méthode de communication, n'est-ce pas? Je peux vous dire que ce genre de communication ne fait qu'encombrer les ménagères. D'autre part, il est certain que pour le Conseil municipal cela ajoute à nos frais d'évacuation des ordures. Nous estimons donc que ce genre d'ordures ne devrait pas être versé dans nos boîtes à lettres sauf si ces sociétés acceptent de verser une subvention à nos services d'éboueurs, qui passent deux jours par semaine.

[*Texte*]

• 1145

Now our nation is going bilingual but again in the area of communication we are denied the French courses that are so essential to getting that extra pay in Ottawa, to the lifestyle of Ottawa. Our people are denied the opportunity to learn French and thus are restricted in employment opportunities because so many of these jobs now are calling for being bilingual. And I think it is discrimination not only here but in other parts of the nation because it is all centered in the core area of Ottawa. Well, of course, we have our school programs. But why not have crash courses for those of us who would like to learn how to speak French. We could make an exchange: we could teach in "Newfun-ese" and we could learn French.

Again, I thank you very much for listening. Gentlemen, I pray that this will be an action visit and you recognize that I am partially skeptical.

Thank you very much.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Thank you very much. Thank you, Your Worship. I have, first, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Thank you very much, Mr. Chairman. Mayor Wyatt, I was hoping you would say that the weather today has been laid on by City Hall as a dry run for the Canada Summer Games at which you will be the distinguished hostess.

Mayor Wyatt: Every day that there is good weather I take credit. In my job you have to take credit for some things.

Mr. McGrath: We have certainly listened with interest to your very interesting and colourful brief. The Committee commenced its study of ports in Canada and it is primarily in that category that the Committee is completing its study here, although it has been . . .

Mayor Wyatt: Well, that was a lack of communications, gentlemen; I did not realize that.

Mr. McGrath: I realize that. Although the terms of reference have been broadened, I am just laying the groundwork for my question to you.

Mayor Wyatt: Okay.

Mr. McGrath: My question to you, Mayor Wyatt, is this: this city has a very, very high rate of unemployment; it is somewhere around 25 per cent. If you stand on top of Signal Hill, as the Committee will do later on this morning, you look down and you just wonder what keeps this city of 100,000 people going; you do not see too many smokestacks, you do not see too much industry. I think one of the most important industries in this city or the industry perhaps with the best potential and the most underutilized potential is the harbour, the port of St. John's.

As we will be taking a look at that later on today and as the Port will not be appearing before us formally, I wonder if you could tell the Committee if the city has carried out any studies on the importance of the Port of St. John's as an industry,

[*Traduction*]

Autre chose, le pays devient bilingue mais là encore, en matière de communication, on nous refuse ces cours de français qui sont si essentiels pour obtenir cette prime de salaire à Ottawa, ce style de vie. Puisqu'on ne peut apprendre le français, on a moins de chance d'emploi car bien des postes qui sont offerts exigent que le titulaire soit bilingue. J'estime qu'il y a là discrimination contre beaucoup de régions, non pas seulement ici, car tout cela est centré dans la région d'Ottawa. Bien sûr, nous avons des programmes scolaires. Mais pourquoi ne pas avoir de cours intensifs pour ceux d'entre nous qui souhaitent apprendre le français? On pourrait réaliser des échanges: nous pourrions enseigner la langue de Terre-Neuve pendant que nous apprendrions le français.

Je vous remercie beaucoup de votre attention. Messieurs, j'espère que votre visite aura quelque effet concret même si vous comprenez que je suis un peu sceptique.

Merci beaucoup.

Des voix: Bravo!

Le président: Merci beaucoup. Merci, Votre Honneur. Je donne d'abord la parole à M. McGrath.

M. McGrath: Merci beaucoup, monsieur le président. Madame, j'espère que vous conviendrez que le temps d'aujourd'hui a été prévu par l'Hôtel de ville en vue des Jeux du Canada dont vous serez la distinguée hôtesse.

Le maire Wyatt: Chaque fois qu'il fait beau, j'en prends le crédit. Quand on fait ce que je fais, il faut savoir le prendre où on le trouve.

M. McGrath: C'est certainement avec beaucoup d'intérêt que nous avons tous écouté vos remarques très pittoresques. Le Comité a entrepris l'étude des ports du Canada et c'est essentiellement sur ce domaine que portent ses travaux, bien que . . .

Le maire Wyatt: Ma foi, il y avait là manque de communication, messieurs; je n'en savais rien.

M. McGrath: C'est bien ce que j'ai compris. Mais notre mandat a été quelque peu élargi et je voulais simplement vous situer ma question.

Le maire Wyatt: Bien.

M. McGrath: La voici donc: la ville a un taux de chômage extrêmement élevé; de l'ordre de 25 p. 100. Si vous montez au sommet de Signal Hill, comme le Comité doit le faire en fin de matinée, vous vous demandez en examinant la ville d'en haut ce qui permet à ses 100,000 habitants de vivre; on ne voit pas beaucoup de fumée, pas beaucoup d'industries. Je crois qu'une des industries les plus importantes de la ville, ou celle qui a le meilleur potentiel et qui est la moins utilisée est le port.

Comme nous examinerons cela un peu plus tard et comme les autorités portuaires ne comparaîtront pas officiellement devant nous, pourriez-vous dire au Comité si la ville a effectué certaines études sur l'importance du port de Saint-Jean en tant

[*Text*]

what it currently means to the city in revenue, in job-creating dollars and how you feel about the potential of the port or whether or not you feel it has been fully utilized or underutilized.

Mayor Wyatt: There are many factors which go to the utilization of the port. In expressing the view here that there should be a ferry, I think of the beautiful port, the opportunity for tourism that would be created by that; that is a side factor substantiating my submission here. I understand with the services that are used in the community, that is reservicing those ships, primarily fishing ships that come from the Grand Banks or come in here when the storms are on, this is the biggest area of involvement. And certainly there is tremendous communication there between all nations: this is where nations meet, at our port.

Brian Higgins, who is a councillor as well as the Port Manager, tells me that it is worth around $20 million a year. How he developed that formula, I am not sure, but it is certainly the vital area. Of course, having gone to the side loaders, there is a reduction in the employment that used to take place under the old method of unloading ships.

• 1150

We would like to see, for instance, cruise vessels down there just to exploit the marvellous opportunity. People are not going down south as much, they are not going overseas because of the difficulties in the world, and I think in Canada, every port, the West and the East particularly, this should be done. And there would have to be a lot of help. I must say this, of course; we do receive grants in lieu of taxes. They do a tremendous amount down there. I do not know if I am totally answering your question. Is there something else?

Mr. McGrath: Yes, Mr. Chairman. If you will allow me to lead into my next question, I can summarize two questions into one. Has the city adopted a position on the proposed port policy, and secondly, what steps has the city taken in connection with the port authority and/or the St. John's Board of Trade, if you like, to try and do something about regaining, or gaining—not regaining because they never had it—some of the offshore oil business that we thought would be coming in here which is going to Scandinavia and French ports notwithstanding the fact their rigs are operating off our shores?

Mayor Wyatt: You are more familiar with this than I am. The whole question of policy where City Council sits is in its endorsement to try and get that service, and I know that not only Councillor Higgins but the Board of Trade and the port authority—all these people are working. But then you are also tied into the fine point of the BNA Act and the position of the other three provinces as our neighbours and the position of the Newfoundland government. That has not been resolved as yet and, of course, we are into a different level of politics from my own. It is endorsement for what we can get and examining the views of the subsidies that are paid, and then looking at the final oil bill that comes to every household. So somewhere in between, my own view is to endorse whatever can be done for

[*Translation*]

qu'industrie, quel revenu la ville en tire actuellement, quelle source d'emploi il représente et si vous estimez qu'il y a là un potentiel sous-utilisé ou qu'au contraire vous l'estimez pleinement utilisé?

Le maire Wyatt: Beaucoup de facteurs entrent dans l'utilisation du port. En disant qu'il devrait y avoir un traversier, je pense au beau port, aux possibilités touristiques que cela ouvrirait; ce n'est évidemment qu'un facteur secondaire pour appuyer ma proposition. Je sais qu'avec les services de la collectivité, à savoir l'entretien et les réparations des navires, essentiellement des navires de pêche qui viennent de Grand Banks ou qui se réfugient ici en cas de tempête, nous avons l'essentiel de nos activités. Il est évident qu'il y a là énormément de communication entre toutes les nations du monde: c'est dans notre port qu'elles se rencontrent.

Brian Higgins, conseiller municipal et directeur du port, me dit que cela vaut environ 20 millions de dollars par an. Comment est-il arrivé à cette formule, je n'en sais rien, mais c'est certainement le secteur capital de notre ville. Évidemment, maintenant qu'on a adopté de nouvelles méthodes de chargement, les emplois ont été diminués.

Nous aimerions, par exemple, que des navires de croisière fassent escale dans ce merveilleux port. Les gens ne vont plus aussi souvent dans le Sud, ils ne vont plus à l'étranger étant donné les problèmes que connaît le monde, et je pense qu'au Canada, tous les ports, dans l'Est ou dans l'Ouest en particulier, devraient connaître ce genre de trafic. Et cela demanderait beaucoup d'aide. Je dois l'avouer, c'est certain; nous recevons des subventions en guise de taxes. On fait beaucoup. Mais je ne sais pas si je réponds entièrement à votre question, y a-t-il autre chose?

M. McGrath: Oui, monsieur le président. J'aimerais pour ma prochaine question en regrouper deux. La ville a-t-elle adopté une position sur la politique portuaire qui a été proposée et, deuxièmement, quelle mesure a pris la ville en collaboration avec l'administration portuaire et/ou le *St. John's Board of Trade*, si vous voulez, pour essayer de gagner ou regagner, mais plutôt gagner car ils ne l'ont jamais eu, une partie des intérêts pétroliers que nous pensions avoir en haute mer et qui finalement en Scandinavie et dans les ports français alors que les puits sont exploités au large de nos côtes?

Mme Wyatt: Vous connaissez mieux la question que moi. Tout ce que fait l'Hôtel de ville, c'est d'endosser la politique pour essayer d'obtenir ces services, et je sais que non seulement le conseiller Higgins mais le *Board of Trade* et l'administration portuaire y travaillent tous. Évidemment il y a aussi l'Acte de l'Amérique du Nord britannique et la position des trois autres provinces, nos voisines, ainsi que celle du gouvernement de Terre-Neuve. La question n'est pas encore résolue et cela ne relève évidemment plus de mon niveau de politique. Il s'agit pour nous simplement d'examiner les points de vue et d'appuyer ce qui se fait, puis de considérer ce qu'il en coûte finalement à chaque foyer. Donc, si vous voulez, personnellement, j'ai adopté le principe d'appuyer tout ce que l'on peut

[*Texte*]

the ports. But you know we are tied up in that three-legged prong.

The Chairman: Thank you, Mr. McGrath. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman. I do not really have a question for Mayor Wyatt but I would like to make a few comments upon her remarks.

She reflected on the utility of this Committee meeting in St. John's and these discussions and she said that she was sceptical, and I can understand, when studies have gone on for years and years and now they have a Royal Commission, that this scepticism would arise. But without being too gratuitous, as a member of Parliament from the Toronto area I would like to say how much I agree with the underlying tones of the analysis of both Mayor Wyatt and Mayor Campbell with respect to energy. We in central Canada, certainly in the Toronto area, have not come to terms with the energy crisis, have not come to terms with the need to curtail our expectations, and I think that Newfoundland in particular has lived within its means and lived within its expectations for many years. I do not want particularly to make a political speech, but in the Ontario election, which is going on now, we have the Premier of the Province who still has not understood that lesson, who is talking about jobs but he is talking about growth. He has not realized that a lot of things have changed since 1973, since the oil embargo. If the media are listening today, there is one message that could be put on the wires and could certainly get back to the people in Toronto, perhaps in Montreal and the larger cities in Canada, that there is a very real energy crisis, that we as a government—I should not say "we" because I am not a member of the government; I am just a supporter of the government—that we have not really come to terms with the serious problems that we are facing. We have not, as Mr. McCrae said and Mr. Campbell said, recognized the importance of upgrading rail facilities, the fact that if it is not done now, it will cost many millions of dollars later on.

I hope this message does get back perhaps to Mr. Lang, but perhaps also to those people in Central Canada that elect me and perhaps some of the other members around the table here.

One final comment, two final comments on the question of the *L 1011* plane. The last trip out here I flew on an *L 1011*—that was 1973—and I understood that the *L 1011* was the one plane that could land in just about all weather and in zero visibility. And it is something that we as members of this Committee should ask the President of Air Canada when he comes before us.

• 1155

Mayor Wyatt: Oh, I have asked him that a couple of times.

Mr. Collenette: You have asked him that, but shortly, he will be coming before the Committee.

And finally, Mr. Chairman, although it is outside of the terms of reference of this Committee, but Mayor Wyatt did mention it, I would like to congratulate her on her attitude towards the development of and the usage of the French

[*Traduction*]

faire pour les ports. Mais vous savez qu'il y a beaucoup d'autres facteurs.

Le président: Merci, monsieur McGrath. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Merci, monsieur le président. Je n'ai pas vraiment de question à poser mais je voudrais faire certaines observations en réponse à celle du maire.

Madame s'est en effet interrogée sur l'unité de la réunion du comité à Saint-Jean et elle nous a déclaré que cela la laissait assez sceptique. C'est compréhensible quand on sait que des études sont effectuées depuis des années, qu'il y a maintenant une Commission royale d'enquête, etc. Toutefois, je suis personnellement député de Toronto et je dois dire combien je suis d'accord avec l'analyse du Maire Wyatt et du Maire Campbell quant à l'énergie. Dans le centre du Canada, et certainement dans la région de Toronto, nous n'avons pas encore accepté la crise de l'énergie, nous n'avons pas accepté la nécessité de diminuer nos ambitions, et je crois que Terre-Neuve en particulier vit selon ses moyens depuis bien des années. Je ne veux pas ici faire un discours politique, mais dans la campagne électorale ontarienne qui se déroule actuellement, le premier ministre de la province n'a pas encore compris la leçon, il parle d'emplois, mais il parle aussi de croissance. Il n'a pas compris que beaucoup a changé depuis 1973, depuis l'embargo sur le pétrole. Si les média sont ici aujourd'hui, il y a un message qu'ils pourraient transmettre et renvoyer à la population de Toronto, peut-être à celle de Montréal et d'autres grandes villes canadiennes, à savoir que la crise de l'énergie est très réelle, et que nous, le gouvernement, je ne devrais pas dire «nous» car je ne fais pas partie du Cabinet, je ne fais qu'appuyer le gouvernement, nous n'avons pas véritablement encore compris le sérieux du problème auquel nous devons faire face. Comme le disait M. McRae et M. Campbell, nous n'avons pas reconnu qu'il était capital d'améliorer nos services ferroviaires, que si nous ne le faisions pas aujourd'hui, cela coûterait des millions de dollars de plus ultérieurement.

J'espère que le message arrivera aux oreilles de M. Lang, mais peut-être aussi de tout le centre du Canada, non seulement de mes électeurs mais de ceux d'autres députés ici présents.

Dernières observations, ou plutôt deux dernières observations sur l'avion L 1011. En 1973, la dernière fois que je suis venu ici, j'ai pris un L 1011 et j'avais cru comprendre que c'était le seul avion qui pouvait atterrir par n'importe quel temps et par visibilité zéro. C'est donc à mon avis une question qu'il nous faudrait poser au président d'Air Canada lorsqu'il comparaîtra devant notre comité.

Mme Wyatt: Je le lui ai demandé plusieurs fois.

M. Collenette: Vous le lui avez demandé, mais, bientôt, il comparaîtra devant ce comité.

En conclusion, monsieur le président, quoique cela ne fasse pas partie du mandat de ce comité, mais M^me^ Wyatt l'ayant mentionné, j'aimerais la féliciter pour son attitude envers l'évolution et l'utilisation de la langue française dans cette

[*Text*]

language in this area and her plea for greater French instruction. Of course, basically, this is a provincial responsibility, but federal funds are available. But I would like to thank her very much for that understanding attitude, which goes a long way in the time of crisis that we are now facing in the country.

Mayor Wyatt: While I recognize that education is the prerogative of the provinces, it is my understanding that this nation is attempting to be bilingual. I am indicating the restrictions that are presented to us and I feel that if we want to have a bilingual nation, then we should be given the opportunity; because with the high unemployment situation here, there are a lot of people who are very competent and qualified, but jobs are restrictive. This is why I am saying that.

There is one message I have from all this: let us seek new direction in this whole bit. What does Canada want today? With energy costs up, I think that instead of taking off the trains, we should be going to trains like mad. If there were a service, I would think, in our own city, for example, that people who commute to here every morning and to home at night, would take that train. I am quite sure they would not be coming in car pools and we would not be looking for money in Ottawa to build more roads. We would not have this whole triangle.

So let us seek new priorities: what Canada wants as it now exists. And I realize that the area of prediction is reduced. At one time you could look forward five years; now, we do not know what is going to happen next year.

So, just look at that and really zoom in on that kind of philosophy.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette.

Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, our Mayor here is even more famous for her headbands than she is for her brief.

Mayor Wyatt: Yes, I have one here.

Mr. Crosbie: I am glad to see that the Mayor has brought one of her headbands.

Mr. Chairman, does the city council have a harbours or ports committee, Madam Mayor?

Mayor Wyatt: No, what we do, really, is correlate and co-ordinate through Councillor Higgins, and really it has been terrific. If he has a problem where he needs help—for instance, last summer when we had ships coming in, and we had reduced water—there is good co-operation. And it is done directly: we do not go the bureaucratic way. If you can talk to a fellow, you can get more done.

Mr. Crosbie: Mr. Chairman, whereas this Committee is meeting in the harbour of St. John's, the capital city of the province—and admittedly there has not been a tremendously lengthy notice, but still there was two weeks' notice—I am shocked and disappointed that the St. John's Port Authority, which is the authority here that looks after this port, is not appearing before the Committee so that we can question them on the problems that are facing the port—and there are a

[*Translation*]

région et, également, d'avoir réclamé l'accroissement de l'enseignement du français. Bien sûr, cette responsabilité relève des provinces, mais des fonds fédéraux sont disponibles. Néanmoins, j'aimerais la remercier pour avoir adopté une attitude si sensée, ce qui est beaucoup apprécié dans ces jours de crise que vit le pays.

Mme Wyatt: Je sais que l'éducation relève des provinces, mais j'ai cru comprendre que ce pays essaye de devenir bilingue. Je vous cite les restrictions qui nous sont imposées et je crois que si nous voulons un pays bilingue, qu'il faudrait qu'on nous en donne l'occasion; à cause du taux élevé de chômage ici, il y a beaucoup de gens qui sont très compétents mais les emplois imposent des restrictions. Voilà la raison pour laquelle je m'exprime ainsi.

Il y a une conclusion que je peux tirer de tout ça: essayons de trouver une nouvelle orientation. Le Canada, qe veut-il auourd'hui? Avec les coûts élevés d'énergie, je crois qu'au lieu de supprimer le service ferroviaire, nous devrions utiliser les trains beaucoup plus qu'avant. Si ce service existait, je crois que, par exemple, dans cette ville, les gens qui font la navette tous les matins et tous les soirs, voyageraient par le train. Je suis certaine qu'ils ne viendraient plus en voiture et nous ne chercherions plus les fonds à Ottawa pour construire les routes. Ce triangle n'existerait pas.

Alors, cherchons de nouvelles priorités: ce que veut le Canada tel qu'il existe. Je suis au courant du fait qu'on ne peut plus prévoir comme auparavant. Autrefois, on pouvait prévoir de cinq ans; de nos jours, nous ne savons pas ce qui arrivera l'année prochaine.

Alors, il faut l'encourager et vraiment essayer de tendre à cette philosophie.

Le président: Merci, monsieur Collenette.

Monsieur Crosbie.

M. Crosbie: Monsieur le président, notre mairesse ici est plus reconnue pour ses bandeaux que pour son mémoire.

Mme Wyatt: Oui, j'en ai un ici.

M. Crosbie: Je suis content de voir que la mairesse a apporté l'un de ses bandeaux.

Monsieur le président, y a-t-il un comité des ports ou des havres au conseil de la ville, madame la mairesse?

Mme Wyatt: Non, effectivement, nous collaborons par l'entremise du conseiller Higgins, et cette méthode a très bien réussi. S'il a un problème, s'il a besoin d'aide—par exemple, lorsque l'été dernier les navire entraient dans les eaux peu profondes—la collaboration est étroite. Et elle se fait directement: nous ne procédons pas de la façon bureaucratique. Si vous parlez à quelqu'un, vous pouvez faire beaucoup plus.

M. Crosbie: Monsieur le président, étant donné que ce comité se réunit au port de Saint-Jean, la ville capitale de la province—et, j'admets qu'on n'a pas donné énormément d'avis, mais c'était quand même deux semaines—je suis étonné et déçu que l'Administration portuaire de Saint-Jean, les autorités chargées de ce port ne comparaissent pas devant ce comité, pour que nous puissions les interroger sur les problèmes auxquels le port fait face; il y en a plusieurs et nous aurions voulu

[*Texte*]

number facing this port—as to what improvements are needed and where the capital might come from under this new port policy, and whether they approve of the new port policy or not. But they are not here for us to ask.

There are questions that I wanted to ask. For example, what is the effect of the subsidy the federal government grants to attract steamships, the Newfoundland steamship group, for bringing freight from Montreal to St. John's and Corner Brook by sea; whether that is still necessary or whether that is a subsidy that should go to other shipping; how it ties in with the railway; what the plans are for improvement here; what is the effect of the increases that the Pilotage Authority are going to impose, which discriminate against small vessels and which will particularly hit the port of St. John's because of the hundreds of fishing trawlers that come here every year, and which will drive them down to Saint Pierre and Miquelon? There is no one here from the Port Authority to ask about that. And there are other questions.

The only people we have had here are the people from the drydock, and I am extremely disappointed that the St. John's Port Authority is not here before this Committee to give us information on these questions. There was, for example, Mr. Chairman, two or three years ago the suggestion that CN was going to bring a lot of its traffic into the Port of St. John's and there would be a great expansion in the east end of the harbour. There were major improvements some 10 or 12 years ago on the east end to handle this traffic. Then very quietly CN changed their whole plan of bringing freight into St. John's harbour. That was dropped. Now we need to know what the Port Authority considers should be done to improve our facilities. None of these questions can be asked or answered today and I think it is a very, very poor show. I do not know whether the Mayor has any comment on that situation.

• 1200

Mayor Wyatt: Yes. What I might say from the information available to me is that they have terrific plans for the port, the harbours board, but it was not totally funded for this year. There is too much to be done and that is the pattern of reception from requests from the Newfoundland area over the years, but I know that the whole thing is not going to be completed as requested.

Mr. Crosbie: We have one set up for the port, where the port authorities are completely dependent on the administration at Ottawa. It has been suggested that this change, so that the authorities be decentralized. If the interest of the port authority is so lacking in the present authority, that they are not here when a House of Commons' committee visits, what can we expect as they become more independent? I know Councillor Higgins, he is the Port Manager and doing a first class job. I am referring to the authority which is the board that governs the port. Did the Council attempt to discuss this with the port authority?

[*Traduction*]

savoir quelles améliorations il lui faut, d'où pourraient venir les fonds en vertu de la nouvelle politique des ports et si elles approuveront cette politique. Mais elles ne sont pas là pour que nous puissions le leur demander.

J'avais des questions à poser. Par exemple, quel effet a eu la subvention du gouvernement fédéral pour encourager les bateaux à vapeur de Terre-Neuve à transporter par mer des marchandises de Montréal jusqu'à Saint-Jean et à Corner Brook? Est-ce que cette subvention est toujours nécessaire ou est-ce qu'on devrait l'accorder à d'autres marines marchandes? Comment est-elle reliée aux chemins de fer? Quels projets d'amélioration existent ici? Quels seront les effets des augmentations qu'imposera l'Administration du pilotage, qui fait des distinctions contre les petites embarcations, et qui toucheront le port de Saint-Jean en particulier, à cause des centaines de chalutiers de pêche qui y viennent toutes les années, les forçant à descendre jusqu'à Saint-Pierre et Miquelon? Il n'y a aucun représentant de l'Administration portuaire à qui l'on peut poser cette question. Et il y en a d'autres.

Les seules personnes que nous avons entendues ici sont celles de la cale sèche, et je suis très déçu que l'Administration portuaire de Saint-Jean ne soit pas ici devant ce comité pour nous donner des renseignements sur ces questions. Par exemple, monsieur le président, on a laissé entendre il y a deux ou trois ans les avantages ferroviaires accordés au CN allaient rejaillir sur le port de Saint-Jean et qu'il y aurait une énorme expansion dans la partie est du port. Il y a environ 10 ou 12 ans, il y a eu des améliorations majeures dans la partie est afin d'accommoder cette circulation accrue. Ensuite, tranquillement le CN a changé tous ses projets d'acheminement des marchandises vers le port de Saint-Jean. On les a abandonnés. Maintenant, il faut savoir ce que l'Administration portuaire a l'intention de faire afin d'améliorer nos installations. On ne peut ni poser ces questions ni attendre une réponse aujourd'hui et je crois que c'est impardonnable. Je ne sais pas si la mairesse aurait quelque chose à dire à ce sujet.

Mme Wyatt: Oui. D'après les renseignements qui me sont disponibles, l'administration portuaire a de très beaux projets pour le port, mais on n'a pas reçu tous les fonds pour cette année; il y a trop à faire; c'est le genre de réponse que nous recevons à nos demandes depuis des années et je sais que les projets ne vont pas être réalisés comme prévu.

M. Crosbie: Il y a pour le port un système selon lequel l'administration portuaire dépend entièrement du gouvernement à Ottawa. On a proposé la décentralisation des pouvoirs des administrations. Si l'administration portuaire ne s'intéresse pas suffisamment pour assister aux audiences d'un comité de la Chambre des communes, à quoi pouvons-nous nous attendre si elle devient plus indépendante? Je connais le conseiller Higgins, il est le gérant du port et il fait un travail excellent. Je parle de l'administration, qui est le conseil qui dirige le port. Le Conseil a-t-il fait un effort pour discuter de ce sujet avec l'administration portuaire?

[*Text*]

Mayor Wyatt: Yes, we have discussed it and we have endorsed it. To me, there is a bit of a paradox because I do not really know who is responsible for what. There is the harbours board and the port authority and I do not know whether or not there is some overlapping there.

The Chairman: Thank you, Mr. Crosbie.

Mr. Parent.

M. Parent: Monsieur le président. M^me^ Wyatt pourrait peut-être avoir recours à l'interprétation. Vous comprenez le français, madame?

Mayor Wyatt: You do not want to speak in "Newfoundlandese" I can tell. If I had a French course I would know, would I not?

M. Parent: Madame, j'aimerais d'abord vous dire que j'aime beaucoup le cordon que vous avez autour de la tête. C'est une de mes couleurs favorites.

Mayor Wyatt: Uno momente—I will speak in Spanish.

Une voix: Essayez donc encore, monsieur.

M. Parent: Est-ce que nous essayons encore en français? Ici, au Canada, on parle les deux langues, n'est-ce pas?

Mayor Wyatt: Sure, we understand.

M. Parent: Très bien. Je vous félicite, madame, de vos remarques à propos du bilinguisme au Canada. Ma question est reliée à celle de mon collègue, M. Collenette, qui a dit que ce sont les provinces qui doivent s'occuper de l'éducation des enfants de la province. Je suppose que vous en avez parlé aux gens qui s'occupent de cela dans la province.

Mayor Wyatt: Here we go again! I disagree. I think if there is to be a policy of bilingualism as instituted by the federal government then the facilities should be made available for those folks who would like to speak French. I realize there is a program in the schools. I am relating my comments primarily for those of us who are older, for those who would like to use that avenue to improve ourselves, and also for those people who wish to get to jobs. I believe that in the armed services it is an attribute to be able to speak French. Also, I believe that by 1979 you will not be able to get into the RCMP unless you speak French. So that is a real restriction for the people in this province. Is the provincial government to take that over and call it education? It is more than education.

The Chairman: I am sorry to interrupt Mr. Parent but it is now 12 o'clock and we still have five questioners. I would ask you to please be as brief as possible in asking questions of her Worship.

• 1205

M. Parent: Je n'ai rien qu'une question. Vous avez dit qu'il fallait arriver deux heures avant le moment du départ à Port aux Basques. Pour quelle raison s'il vous plaît? Je n'ai pas compris ce que vous avez dit. Vous avez dit qu'il fallait arriver de bonne heure pour prendre le bateau. Je vous demande, pourquoi?

[*Translation*]

Mme Wyatt: Oui, nous en avons discuté et l'avons approuvé. A mon sens, il s'agit d'un paradoxe car je ne sais vraiment pas qui est responsable de quoi? Il y a le conseil des ports et l'administration portuaire et j'ignore s'il y a vraiment chevauchement des deux compétences.

Le président: Merci, monsieur Crosbie.

Monsieur Parent.

Mr. Parent: Mr. Chairman, Mrs. Wyatt may need the interpretation. Do you understand French, Madam Mayor?

Mme Wyatt: Vous ne voulez pas parler le Terreneuvien, je peux le constater. Si j'avais suivi un cours de français, je le saurais, n'est-ce pas?

Mr. Parent: Mayor Wyatt, I would first like to tell you how much I like your head band. It is one of my favourite colours.

Mme Wyatt: Un instant—je parlerai en espagnol.

An hon. Member: Try again, sir.

Mr. Parent: Shall we try again in French? We speak both languages in Canada, do we not?

Mme Wyatt: Certainement, nous comprenons.

Mr. Parent: Good. Mayor Wyatt, I congratulate you on your remarks concerning bilingualism in Canada. My question is related to that of my colleague, Mr. Collenette, who said that the provinces are responsible for education. I suppose you have spoken to the people responsible for it in the province.

Mme Wyatt: Cela recommence encore une fois! Je ne suis pas d'accord. Je crois que si existe la politique de bilinguisme mise en vigueur par le gouvernement fédéral, les installations devraient être disponibles à tous ceux qui aimeraient parler en français. Je sais très bien qu'il y a un programme dans les écoles. Je dis cela surtout pour le bien de ceux qui sont plus âgés qui aimeraient profiter de ces moyens pour s'améliorer et également pour ceux qui aimeraient trouver des emplois. Je crois que dans les forces armées c'est un avantage de pouvoir parler en français. Également, je crois qu'en 1979, on ne sera plus admis dans la Gendarmerie royale du Canada si l'on ne sait pas parler en français. Alors, voilà une véritable restriction imposée aux gens de cette province. Le gouvernement provincial devra-t-il en prendre charge et appeller cela «éducation»? C'est plus que de l'éducation.

Le président: Je suis désolé de vous interrompre, monsieur Parent, mais il est déjà 12 h 00 et il nous reste encore 5 questionneurs. Je vous demanderai d'être aussi bref que possible.

Mr. Parent: You said that you had to arrive two hours before departure at Port-aux-Basques. Could you please tell me why? I did not understand what you said. You said you had to arrive early to take the boat. I am asking you why?

[*Texte*]

Mayor Wyatt: Port-aux-Basques is nearly 600 miles from here so if we are going to take the ferry from Port-aux-Basques we have to drive and many people will leave here to meet the boat, but it is an inconvenience to have to be there this two hours before in order to confirm the reservation. I think we could resolve that by having an additional ferry coming into St. John's.

The Chairman: Thank you, Mr. Parent. Mr. McRae.

Mr. McRae (Fort William): Thank you, Mr. Chairman. I would like to reiterate the statement Mr. Collenette made and I am very pleased that you and Mayor Campbell have really given us a boost in terms of rail service and in terms of energy conservation, but the line I would like to take with you at this particular point is quite different. I share your cynicism about the distance from St. John's to Ottawa, not in terms of kilometers or miles, but in terms of communication and in terms of feeling a part of the whole scene, of the centre core which is the rest of the country, and the rather cynical and off-hand way that you mentioned—I hope it was in jest—the notion of separation because the rest of Canada would not care. I must say I was appalled a couple of weeks ago. We had bout 200 young people in from all over the country and there was a girl from Newfoundland who spoke on the Morning Show, who expressed her absolute delight and surprise that as a Newfoundlander she was so well received in the rest of Canada, she had felt that people were going to make fun of her. I do not know how we get over this kind of alienation, it is so evident. To my mind the sense of belonging, the sense of being part of it even though you are somewhat an island somewhat distant from the centre, but that sense of belonging is something that we just have not solved as Canadians. I do not know how we can achieve this, how we can convince ourselves, that young girl and all the people who listened to her that this is not the way Canadians are, we hope we are not, and to move in a concrete way not only just to decentralize Canadian federal operations, not just in terms of jobs, but also in terms of policy, in terms of regions giving regions a chance to function better and be part of the total. I would just like you to comment after this. Your cynicism was too strong just to let it pass without comment.

Mayor Wyatt: I do not believe the feeling is totally the fault of Ottawa. One must remember the kind of history that we have had. We are new Canadians really, since 1949, and with our isolation and with the kind of background that we have had, we were Britain's oldest colony, there was the transition from that identity where we really were way out there in the Atlantic. So, I think that is part of our heritage. There is a feeling, like any new Canadian, I would think, the Ukrainians, the Polish people the Italian people, the Hungarian people, they feel a little isolated in Canada even if they are living in a big city like Toronto.

An hon. Member: Even when they change colonial masters.

Mayor Wyatt: I think one of the great programs of communication that has been done, and I must give the Secretary of State credit for this, is the exchange program for students. I receive students every day in my office and this is a tremen-

[*Traduction*]

Mme Wyatt: Port-aux-Basques se trouve à environ 600 milles d'ici, alors si l'on va prendre le traversier de Port-aux-Basques, il faut y aller en voiture et plusieurs gens partent d'ici pour prendre le bateau; mais, c'est un inconvénient que de devoir y arriver deux heures avant le départ afin de confirmer les réservations. Je crois que nous pourrions résoudre ce problème en ajoutant un traversier qui viendrait jusqu'à Saint-Jean.

Le président: Merci, monsieur Parent. Monsieur McRae.

M. McRae (Fort William): Merci, monsieur le président. J'aimerais réitérer la déclaration de M. Collenette et je suis très content que vous et le maire Campbell nous ayez fait une bonne publicité pour le service ferroviaire et la conservation de l'énergie; mais, en ce moment, j'aimerais vous parler d'un sujet entièrement différent. Je comprends votre cynisme quant à la distance entre Saint-Jean, Terre-Neuve, et Ottawa, non pas en kilomètres ou en milles, mais en communication; vous parliez du sentiment que vous avez de ne faire pas partie du même tout, c'est-à-dire, le pays. J'ai noté la façon sceptique et indifférente dont vous avez mentionné, et j'espère que vous n'étiez pas sérieuse, la séparation de la province. Je dois dire qu'il y a deux semaines, j'ai trouvé épouvantable le fait qu'une jeune fille de Terre-Neuve, parmi 200 jeunes à travers le pays, qui parlait au *Morning Show,* exprime sa joie et sa surprise d'avoir été si bien accueillie au Canada alors qu'elle croyait que les gens allaient se moquer d'elle parce qu'elle était terre-neuvienne. J'ignore comment surmonter une aliénation tellement évidente. A mon sens, qu'on puisse avoir l'impression de faire partie du même tout, même si vous vous trouvez sur une île loin du centre, est une difficulté que nous, comme Canadiens, n'avons pas réussi à résoudre. Je ne sais pas comment atteindre la solution, comment nous convaincre, comment convaincre cette jeune fille, et tous les gens qui l'écoutaient, que cette conduite n'est pas du tout canadienne, espérons-le. Je crois qu'il faut non seulement décentraliser les activités fédérales du Canada, non pas seulement en termes d'emplois, mais également de politiques, pour donner aux régions l'occasion de mieux fonctionner et de vraiment faire partie du tout. J'aimerais que vous fassiez quelques commentaires à la fin. Votre scepticisme était beaucoup trop accentué pour le laisser passer sans commentaires.

Mme Wyatt: Je ne crois pas que cette impression soit entièrement dûe à Ottawa. Il faut nous rappeler notre histoire. Nous sommes vraiment de nouveaux Canadiens, depuis 1949, et étant donné notre isolement et notre passé . . . nous étions la plus vieille colonie de la Grande-Bretagne, nous nous sentions comme des gens perdus au milieu de l'Atlantique. Il fallait vivre une période transitoire. Alors, cela fait partie de notre patrimoine, à mon avis. Comme tous les Néo-Canadiens, comme les Ukrainiens, les Polonais, les Italiens, les Hongrois, on a l'impression d'être quelque peu isolé au Canada, même si l'on habite une grande ville comme Toronto.

Une voix: Même lorsque les coloniaux changent de maîtres.

Mme Wyatt: A mon avis, l'un des grands programmes de communication a été effectué sous l'égide du Secrétariat d'État, et je parle du programme d'échange des étudiants. J'accueille tous les jours des étudiants dans mon bureau et

[*Text*]

dous program of communications. They come from all across Canada and they find that Canadians have a lot in common, but I would not want to see Canadians stamped out, everyone looking the same.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Je voudrais féliciter, pas seulement le maire . . .

Mme Wyatt: Uno momente . . .

M. Corbin: D'accord . . . Je suis venu à St. John's pour écouter surtout. Je suis du Nouveau-Brunswick; et j'ai beaucoup appris ce matin. C'est ma deuxième visite à Terre-Neuve avec le Comité des Transports au cours des cinq dernières années.

• 1210

Monsieur le président, je pense que madame le maire, de même que les autres témoins qui ont comparu ce matin, se demandent quel sera le résultat de toutes ces audiences, de tous ces témoignages. D'ailleurs, madame le maire a justement posé la question. C'était à la toute fin de son intervention. Elle a exprimé le souhait que nous passions maintenant à l'action.

Ma question s'adresse à vous, monsieur le président. Pour notre gouverne à nous tous et aussi pour la presse, pourriez-vous nous dire de quelle façon le Comité a l'intention de procéder pour sensibiliser davantage le Parlement et le gouvernement aux besoins des citoyens de Terre-Neuve?

The Chairman: That is a very good question.

This Committee is an information-gathering committee, basically and purely, to gather as much information as possible on search and rescue, port facilities, road facilities, air and rail facilities. We try to obtain as much information as possible on the difficulties of particular regions. We will gather that information, present a report to the House of Commons and to the Minister, and hope that on those areas that are critical, the Minister and the House will act on our recommendations as quickly as possible. That is about all we can do.

As was mentioned here, for members of the Committee to visit *en place,* and see the difficulties that the province or the cities or the regions are having, will provide a greater impact upon other members and upon the Ministry and upon the government to act in those areas and upon those conditions which we feel should be rectified.

We will present our report, possibly in two or three weeks after we return, and hope that those recommendations will be acted on as soon as possible.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

Mayor Wyatt: Well, sir, I hope that the members who are here, perhaps after they have had three or four weeks to look at it, might ask the question. What action has been taken? If it is allowed to sit on the shelf, we will have to build more shelves in Ottawa. Please keep it afloat. Okay? Keep it current.

[*Translation*]

c'est un programme formidable de communication. Ils viennent de partout au Canada et ils trouvent que les Canadiens ont beaucoup en commun; mais je ne voudrais pas que tous les Canadiens se ressemblent en effaçant les différences.

Le président: Merci, monsieur McRae.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to congratulate, not only the Mayor . . .

Mayor Wyatt: *Uno momente* . . .

Mr. Corbin: Fine . . . I came to St. John's to listen especially. I am from New Brunswick and I learned a good deal this morning. It is my second visit to Newfoundland with the Transport Committee in five years.

Mr. Chairman, I feel that the Mayor, as well as the other witnesses who appeared this morning, are wondering what the result of all these hearings and all this evidence will be. In fact, the Mayor asked precisely that question. It was at the very end of her intervention. She expressed the desire that we now start to take some action.

My question is directed at you, Mr. Chairman. For our information and for that of the press, could you tell us how the Committee intends to proceed to make the Parliament and the government more aware of the needs of the citizens of Newfoundland?

Le président: C'est une question très valable.

Ce Comité a pour but de recueillir des renseignements, autant de renseignements que possible sur la recherche et le sauvetage, les installations portuaires, les aménagements routiers, les services aériens et les services ferroviaires. Nous essayons d'obtenir autant de renseignements que possible sur les difficultés de régions particulières. Nous allons les rassembler, présenter un rapport à la Chambre des communes et au ministre, et nous espérons que le ministre et la Chambre mettront nos recommandations en pratique aussitôt que possible, surtout celles sur des problèmes critiques. C'est à peu près tout ce que nous pouvons faire.

Comme l'on en a déjà fait mention, le fait que si les membres du Comité visitent un endroit eux-mêmes pour voir les difficultés auxquelles font face une province, les villes ou les régions, encouragera d'autres députés, le ministère et aussi le gouvernement à prendre les mesures que nous avons estimées nécessaires dans certaines circonstances.

Nous déposerons notre rapport, possiblement deux ou trois semaines après notre retour, et nous espérons que l'on mettra en pratique ces recommandations aussitôt que possible.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Mme Wyatt: Monsieur, j'espère que les membres ici présents, peut-être après avoir eu trois ou quatre semaines pour le regarder, se poseront la question: «Quelles mesures a-t-on prises?» Si vous permettez que ce rapport soit rangé sur

[*Texte*]

The Chairman: Thank you. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I have two or three questions, Mr. Chairman. The Mayor may not be in a position to answer them but at least I would like to have them posed in the hope that later on today somebody might be able to provide the Committee with some responses.

Part of the new port policy—of course, it is not pried yet, but, as we understand it, will provide for the assumption of the debt instruments of the various ports in Canada, including the Port of St. John's. And I am wondering if city council, first of all, has any debt position with respect to the port? Does the port owe the city any money for any capital improvements or structures?

Second, the port policy will, I suppose, lead to a complete re-assessment of the capital structures of the port. What impact will this have on your tax rolls here in St. John's? Has the city an attitude about the assumption by the federal authority of the port's debts, but not the assumption, again by the federal authority, of any debt owed to the province of Newfoundland, or conversely, to the City of St. John's? Have there been any consultations with Your Worship on to the redefinition of harbour police activity; the bringing more closely under the general over-all direction of the Solicitor General of these men who are part of the police force? Those two or three questions, and the other ones that are related to them, if you could for a moment or two?

• 1215

Mayor Wyatt: Very briefly, I can tell you that the federal government paid the total expense of constructing the port. It was a massive job. We had a lot of old wharves here and they have paid for the complete installation. There is no money owed by the province or the city. In fact, the road that was constructed parallel to the main course was given to the city for something like $1. We maintain it. The part inside the rail is police-operated, maintained, all federal government money.

We get the grant in lieu of taxes, which is not equivalent to what the businesses pay here, but at least it is money. The province does not pay us any cash. We sell them water. We get indirect benefit in that the people who are doing business the port pay their taxes. That is part of their revenue.

On the question of harbour police, I am not informed enough to be able to comment.

Mr. Forrestall: Do you know when the last assessment on the real property was carried out?

Mayor Wyatt: It is upgraded every year, but there is a major one done every five years. The system we have is that the people come from Ottawa and work with our assessment department; they come to an agreement, which is a bit arbitrary in that they decide, okay, they will give another few pennies. But it has been a good relationship.

[*Traduction*]

une tablette, il va vous falloir construire plus de tablettes à Ottawa. Ne le reléguez pas aux oubliettes, je vous en prie.

Le président: Merci. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'ai deux ou trois questions, monsieur le président. Madame la mairesse ne se trouve peut-être pas en mesure d'y répondre, mais j'aimerais les lui poser quand même en espérant que plus tard on puisse fournir les réponses au Comité.

Une partie de la nouvelle politique des ports, bien sûr, on ne l'a pas encore imprimée, mais d'après ce que nous avons compris, prévoira l'amortissement des dettes des divers ports au Canada, y compris le port de Saint-Jean, Terre-Neuve. Et d'abord, le port accuse-t-il une dette en capital envers la ville?

Deuxièmement, la politique des ports mènerait à une réévaluation totale des biens d'équipement du port. Quel sera l'effet de ce changement en matière d'impôts ici à Saint-Jean? Est-ce que la ville a pris une position sur l'amortissement des dettes des ports par l'Administration portuaire fédérale, mais non pas des dettes dues à la province de Terre-Neuve, ou inversement, à la ville de Saint-Jean? Y a-t-il eu des consultations avec vous concernant la redéfinition de l'activité de la police du port, sur la juridiction plus étroite qu'aura le solliciteur général sur ces agents qui font partie du corps policier? Sur ces deux ou trois questions, et d'autres questions connexes, si vous pouvez répondre brièvement?

Mme Wyatt: Très brièvement, je puis vous dire que le gouvernement fédéral a payé tous les coûts de construction du port. C'était un projet d'envergure. Nous avions beaucoup de vieux quais ici, et le gouvernement a défrayé le coût de l'installation complète. Ni la province, ni la ville n'ont encouru de dettes. En fait, la route qui a été construite, parallèlement à l'artère principale, a été cédée à la ville pour un dollar. Nous l'entretenons. A l'intérieur même des installations portuaires, la police, l'entretien, le fonctionnement, est payé par le gouvernement fédéral.

Nous recevons une subvention tenant lieu de taxes, qui n'équivaut peut-être pas à ce que les commerces versent, mais au moins c'est un revenu. La province ne nous verse aucun argent comptant. Nous lui vendons de l'eau. Nous obtenons d'ailleurs des bénéfices indirects en ce sens que les usagers du port doivent payer des taxes. Cela entre dans nos revenus.

En ce qui concerne la police portuaire, je ne m'y connais pas suffisamment pour pouvoir vous répondre.

M. Forrestall: Savez-vous quand a eu lieu la dernière évaluation foncière?

Mme Wyatt: L'évaluation est mise à jour à tous les ans, mais une évaluation globale est faite à tous les 5 ans. Nous procédons de la façon suivante: des fonctionnaires viennent d'Ottawa et travaillent en collaboration avec les employés de notre service d'évaluation; ils en viennent à une entente, peut-être un peu arbitraire en ce sens qu'on décide, bon, très bien,

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Baker.

Mr. Baker: Madam Mayor, I would like to ask you just one question on your reference to the conditions of roads. Before that, I would like to say that there are some things going on in St. John's by the federal government. I would not want the impression left that the federal government has totally neglected the City of St. John's: there is a $30-million environmental complex being constructed here; there is a $20-million building about to be constructed as part of the government's new decentralization policy, the new data-processing centre—600 or 800 jobs; your water system, $30 million or $40 million the federal government has put into that right now, it is at present being constructed. On transportation: there is your arterial road, what is that, another $40 million the government has put into that road? It is $30 million or $40 million. Now, with the announcement by the Transport Minister of $30 million for roads, I understand that some reference was made by the Minister of Transportation that perhaps they might consider building a new highway out of here with a part of that $30 million. So there is a little federal government presence in the City of St. John's, I think we would all agree with that.

The suggestion that has been made in the news media—that is where I heard it, from Mr. Morgan—that perhaps we need a four-lane highway; that is, perhaps, where some of the $30 million might be directed—the new gift from Mr. Lang or the cost shared. Do you think this will alleviate some of the problems of your transport trucks, accessibility to the city, and the conditions of your roads?

Mayor Wyatt: Yes, sir. If I may make an observation, that road has a duel purpose. While it is located in St. John's, it is also located outside St. John's. It really gives better access to the people who are coming in here to work, and also gives us access when we want to go out. So it is for the region, it is a regional road. I admire the infusion of funds received for the data centre and the white hills—a natural place in Canada to build something like that. You know you could not build something like that on the Great Lakes, and I know that you had great support in having that come here.

The Chairman: Thank you, Mr. Baker.

Our last questioner, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Just very briefly, Mr. Chairman, I said earlier this morning that I like to accentuate the positive, and it is always interesting to hear from the mayor, especially in the important city of St. John's, Newfoundland. I was a little concerned about how she started out, when she was a bit cynical about the Committee and why we were here, and she was not sure. But then, as the meeting wore on, Mr. Chairman, I noticed that she put on that bright, colourful band and,

[*Translation*]

nous allons vous donner encore quelques sous. Mais les relations sont bonnes.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Baker.

M. Baker: Madame, j'aimerais vous poser une seule question au sujet de ce que vous avez dit sur l'état des routes. Cependant, auparavant, j'aimerais mentionner que le gouvernement fédéral a effectué des projets à Saint-Jean même. Je ne voudrais pas qu'on pense que le gouvernement fédéral a tout à fait négligé la ville de Saint-Jean: on est en train de construire, au coût de 30 millions de dollars, un centre local; on construit un immeuble de 20 millions de dollars dans le cadre de la nouvelle politique de décentralisation du gouvernement, un nouveau centre de traitement des données . . . 600 à 800 emplois; en outre, le gouvernement fédéral a investi 30 ou 40 millions de dollars dans la construction, actuellement en cours, de votre réseau d'aquéducs. Au chapitre des transports, combien le gouvernement fédéral a-t-il investi dans cette nouvelle route, est-ce encore 40 millions de dollars? C'est 30 ou 40 millions de dollars. En outre, lorsque le ministre des Transports a annoncé qu'on consacrerait 30 millions de dollars aux routes, j'ai cru comprendre que le ministre laissait entrevoir la possibilité de construire une nouvelle autoroute partant de Saint-Jean avec une partie de la subvention. Il y a donc une petite présence fédérale dans la ville de Saint-Jean, et je pense que nous en conviendrons tous.

J'ai entendu M. Morgan . . . je crois . . . dire au téléjournal que peut-être avions-nous besoin d'une nouvelle autoroute à quatre voies; on pourrait peut-être y consacrer une partie des 30 millions de dollars . . . que vous recevez en cadeau de M. Lang, ou aux termes du programme à frais partagés. Croyez-vous, madame, qu'on parviendrait ainsi à diminuer certains des problèmes qu'éprouvent les camions: accès à la ville et état de l'ensemble des routes?

Mme Wyatt: Oui, monsieur. Si vous me permettez une remarque, la route en question sert deux fins. Bien qu'elle se trouve à Saint-Jean, une partie de la route se trouve à l'extérieur de la ville. Ainsi, pour les gens qui viennent travailler ici et pour les résidents de la ville l'accès est plus facile pour aller et venir. C'est donc pour toute la région, c'est une route régionale. Je suis en admiration devant l'argent investi dans le centre d'interprétation des donnés et le parc des collines blanches . . . un endroit tout naturel au Canada pour la création d'un tel ensemble. Vous savez, vous n'auriez pas pu construire quelque chose du genre dans la région des Grands lacs, et je sais que toute la population vous est reconnaissante de l'avoir fait ici.

Le président: Merci, monsieur Baker.

Le dernier sur la liste, monsieur Harquail.

M. Harquail: Je serai très bref, monsieur le président. Comme je l'ai dit ce matin, j'aime toujours mettre l'accent sur le positif et il est toujours intéressant d'entendre le maire, surtout dans une ville de l'importance de Saint-Jean, Terre-Neuve. J'étais un peu inquiet au début de la réunion quand la mairesse a commencé à nous parler, elle semblait un peu cynique sur la raison d'être du Comité, pourquoi nous étions ici, elle n'en savait trop rien. Mais, au fur et à mesure que la

[*Texte*]

of course, the colour seemed to warm things up. She has a good choice of colour.

• 1220

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Harquail: And as my colleague, Mr. Baker touched on all the important funds that are coming in here, she warmed up even that much more to the importance of this Committee and, of course, there are other committees. Would you not agree, though, that it is better for us to come and see what the problems are, than to remain in Ottawa? Do you not agree with the principle, whether it is the Health Committee or the Finance Committee, or whether it is Trade and Industry, or Transport; that it is good to go to the West and the East and see what is going on in the country? You started off by saying that you wondered why we were here. Do you think it would be better for us to stay in Ottawa, or get out and see what is going on?

Mrs. Wyatt: No, I am going to answer that in a double-barrelled way. One, my skepticism was not reduced when I heard that you can only hope they listen. Well, I have been hoping for years. I think, though, at least by your coming here, you are aware of the problem (inaudible) this would be a matter for communication, but this was restricted to the port, and the way I was thinking about communications and transportation, it was not restricted to St. John's. If someone else can put another boost in—I particularly welcome Mr. Baker and his international airport, and I am probably the only one in St. John's who endorses that.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): We appreciate that to no end. You can come to Gander whenever you want.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. I am sure I am speaking on behalf of all the members when I say how pleased we all are that you have taken this time from your extremely busy schedule to appear before us this morning and lighten our day.

Mrs. Wyatt: Lighten or enlighten?

The Chairman: Enlighten.

An hon. Member: Both.

The Chairman: Both. This afternoon we will be taking time to visit most of the facilities in the area and, hopefully, we will not leave it sit on the shelf too, too long.

An hon. Member: Hear, hear, hear.

The Chairman: Mr. Flynn has one question.

Mr. Flynn: Before Her Honour leaves, it is just a point of clarification. She made a statement that you had to understand both languages to join the RCMP, and I think that that

[*Traduction*]

réunion progressait, monsieur le président, j'ai remarqué qu'elle avait mis ce bandeau de couleur, et, bien sûr, la couleur a réchauffé l'atmosphère. Elle avait d'ailleurs bien choisi la couleur.

Des voix: Bravo, bravo!

M. Harquail: Et alors que mon collègue, M. Baker, énumérait tous les argents fédéraux qui ont été investis ici, elle rayonnait de plus en plus et semblait voir de plus en plus l'importance de notre Comité, mais bien sûr, il y a d'autres comités. Ne conviendrez-vous pas qu'il vaut beaucoup mieux pour nous de venir ici où se trouvent les problèmes que de rester à Ottawa? N'êtes-vous pas d'accord avec le principe, qu'il s'agisse du Comité de la santé ou de celui des Finances, de celui de l'Industrie et du Commerce, ou de celui des Transports? Ne croyez-vous pas que c'est excellent d'aller dans l'Ouest ou dans l'Est pour voir ce qui se passe dans le pays? Vous avez commencé par vous demander pourquoi nous venions ici. Croyez-vous qu'il vaille mieux que nous restions à Ottawa ou que nous voyagions pour voir ce qui se passe?

Mme Wyatt: Je vais vous donner une réponse à deux tranchants. D'abord, je suis toujours aussi sceptique puisque je vous ai entendus dire que vous ne pouvez qu'espérer qu'on vous écouterait. Eh bien, cela fait des années que j'espère. Mais je crois qu'au moins votre venue ici vous rendra conscients des problèmes. C'est une question de communication, mais la présente séance se limite à l'étude des ports. Pourtant, pour moi, la communication et les transports ne se limitent pas à la seule ville de Saint-Jean. Si quelqu'un d'autre peut stimuler l'économie générale . . . je fais particulièrement bon accueil à la proposition de M. Baker visant un aéroport international, même si je suis probablement la seule à Saint-Jean à me prononcer en faveur.

M. Baker (Gander-Twillingate): Nous vous en sommes très reconnaissants. Vous pouvez venir à Gander quand vous voudrez.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Je suis convaincu de parler au nom de tous les membres du Comité lorsque je dis à quel point nous avons été heureux que vous ayez pu vous soustraire à un horaire extrêmement chargé pour venir ici ce matin et ensoleiller notre journée.

Mme Wyatt: Ensoleiller ou éclairer?

Le président: Éclairer.

Une voix: Les deux.

Le président: Les deux. Cet après-midi, nous prendrons le temps de visiter la plupart des installations de la région, et il est à espérer que les choses ne resteront pas en l'air pendant trop longtemps.

Une voix: Bravo, bravo, bravo!

Le président: M. Flynn a une question.

M. Flynn: Avant le départ de Son Honneur, j'aimerais avoir des précisions. Elle a déclaré qu'il fallait avoir une connaissance des deux langues pour faire partie de la Gendarmerie

[*Text*]

should go on record as not being correct. You do not have to speak both languages.

Mrs. Wyatt: Well, in 1979. I am asking the question.

Mr. Flynn: I do not think that is true for 1979. That decision has not been made.

Mrs. Wyatt: Well, if it is on the paper, perhaps you would make sure that it is not, because I have heard rumours in Ottawa saying that that is going to be it.

Mr. FLynn: Right.

The Chairman: Well, thank you all very much . . .

• 1222

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I have a point of order I would like to raise.

The Chairman: Mr. McGrath, on a point of order.

Mr. McGrath: Thank you, Mr. Chairman.

I hesitated to raise this point of order at the commencement of our meeting because I did not want to cut into the very limited time we had tohear briefs, but since we are now concluding the public part of our visit to St. John's, I think this point of order is very appropriate. I will try to be as brief as I can.

I would like to, through you, sir, register my protest on behalf of the people of St. John's over the very short time allocated to St. John's by the Committee for public hearings. I realize, of course, that this was a matter for the Steering Committee to decide and I can anticipate your reaction, Mr. Chairman, in this regard. However, I did not have any input into the decision of the Steering Committee because I was out of the country at the time the decision was made for the Committee to come to the Atlantic Provinces. The fact remains, however, that during the course of a one week tour of the Atlantic Provinces the Committee will be spending less than twenty-four hours in St. John's whereas they will be spending almost four full days in Halifax.

After twenty-four hours the Committee will be here, barely four hours has been set aside for public hearings. Consequently, many groups could not be heard and more importantly, the public have had no chance whatsoever for any input into the very important deliberations of this Committee. If the Committee had spent a full day here and had held public hearings at night, then, of course, there would have been an opportunity for the public to be heard. As it now stands we have concluded the public part of our hearing and we have heard barely four briefs and quite frankly, Mr. Chairman, I do not think that is good enough. Accordingly, I want to register my very strong objections to the schedule which does not permit adequate public hearings in this city where the whole area of transportation and the impact of the new ports policy for the City of St. John's is so critically important.

I know it may seem inappropriate as the city is now meeting in my constituency and I would have liked to have been able to extend words of welcome to St. John's without having to have

[*Translation*]

royale: or, je crois qu'il faudrait consigner au procès-verbal que cela n'est pas exact. Il n'est pas nécessaire de parler les deux langues.

Mme Wyatt: Eh bien, en 1979? Je posais la question.

M. Flynn: Je ne crois pas que cela soit vrai en 1979 non plus. La décision n'a pas encore été prise.

Mme Wyatt: Eh bien, si on en parle dans les journaux, peut-être pourrez-vous vous assurer que ce n'est pas le cas, car j'ai entendu des rumeurs à Ottawa voulant que ce soit le cas.

M. Flynn: Très bien.

Le président: Merci tous . . .

M. McGrath: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur McGrath, au sujet du Règlement.

M. McGrath: Merci, monsieur le président.

J'ai hésité à invoquer le Règlement au début de la réunion, parce que je ne voulais pas réduire le temps très limité que nous avions à notre disposition pour prendre connaissance des mémoires. Mais puisque la partie publique de notre visite à Saint-Jean est maintenant terminée, je crois qu'il est très approprié que je soulève cette question. Néanmoins, je tenterai d'être aussi bref que possible.

J'aimerais que soit, par votre entremise, monsieur, pris note de ma protestation, au nom des habitants de Saint-Jean, à la suite du peu de temps alloué par le comité aux audiences publiques à Saint-Jean. Je me rends compte bien sûr que cette question relève du comité directeur et j'anticipe votre réaction, monsieur le président. Cependant, il est à noter que je n'ai pu participer à la décision du comité directeur, puisque j'étais à l'étranger lorsqu'il a été décidé que le comité viendrait dans les provinces Maritimes. Il n'en demeure pas moins, cependant, qu'au cours de cette tournée d'une semaine dans les provinces Maritimes, le comité aura passé moins de 24 heures à Saint-Jean, alors qu'il aura passé presque quatre journées entières à Halifax.

Des 24 heures que le comité passera ici, on a réservé à peine quatre heures aux audiences publiques. Par conséquent, de nombreux groupes n'ont pu être entendus et, ce qui est encore plus grave, le public n'a pas eu la moindre occasion de participer aux très importantes délibérations du présent comité. Si le comité avait passé toute une journée ici et tenu les audiences publiques le soir, alors, bien sûr, le public aurait pu se faire entendre. A l'heure actuelle, nous avons terminé les audiences publiques et nous n'avons entendu que quatre mémoires. Très franchement, monsieur le président, je ne crois pas que cela soit suffisant. Je veux donc que soit notée ma trés forte opposition à cet horaire qui ne nous permet pas de tenir un nombre suffisant d'audiences publiques dans cette ville où toute la question du transport et des répercussions de la nouvelle politique portuaire une importance si critique.

Je sais que mes propos sembleront peut-être inappropriés puisque le comité se réunit maintenant dans ma circonscription et que j'aurais aimé pouvoir souhaiter à ses représentants la

[*Texte*]

raised this point of order to register my protest over the failure of the Committee to provide for adequate time for public hearings during their relatively short stay here.

Finally, sir, in conclusion, may I suggest to you and the members of the Committee that before you sit down to write your final report and recommendations you send a sub-committee of the Committee to St. John's to properly investigate the whole area of transportation, the related subject of ports policy and all of the things we did not have time to do on our very short visit here, and perhaps the sub-committee may even have time to consult with various groups who did not have an opportunity through time limitations and lack of sufficient notice to appear before this Committee or prepare briefs. I hope the Committee will favourably consider this suggestion and that ample notice will be given if the Committee agrees to send a sub-committee.

The Chairman: The meeting is now adjourned.

[*Traduction*]

bienvenue à Saint-Jean sans qu'il me soit nécessaire d'invoquer le Règlement pour faire noter ma protestation parce que le comité n'a pas jugé bon de réserver suffisamment de temps aux audiences publiques pendant son bref séjour ici.

En dernier lieu, monsieur le président, j'aimerais proposer que les membres du comité, avant de rédiger leur rapport final, et leur recommandations, envoient un sous-comité à Saint-Jean, pour faire une enquête poussée sur tout le secteur des transports, sur la question connexe de la politique portuaire et sur tous les autres sujets que nous n'avons pas eu le temps d'examiner pendant notre très court séjour ici. Peut-être le sous-comité pourrait-il même consulter les divers groupes n'ont pas eu l'occasion, vu le manque de temps et un préavis insuffisant, de comparaître devant le présent comité, ou de préparer des mémoires. J'ose espérer que le comité donnera une suite favorable à ma proposition, et que s'il convient d'envoyer un sous-comité on en préviendra les intéressés suffisamment à l'avance.

Le président: La séance est levée.

WITNESSES—TÉMOINS

The Honourable James A. Morgan, Minister of Transport and Communications for the Province of Newfoundland.

From the C.N. Newfoundland Dockyard:

Mr. A. A. (Albert) Burgess, Manager.

From the Corner Brook Economic Development Corporation Limited:

Mr. Wm. MacD. Brown, President.

From Harmon Corporation:

Mr. Noel Clarke, Solicitor.

From the Town of Stephenville:

Mr. James Campbell, Mayor.

From the City of St. John's:

Mrs. D. Wyatt, Mayor.

L'honorable James A. Morgan, Ministre des Transports et des Communications de la province de Terre-Neuve.

Du C.N. Newfoundland Dockyard:

M. A. A. (Albert) Burgess, gérant.

Du Corner Brook Economic Development Corporation Limited:

M. Wm. MacD. Brown, président.

De Harmon Corporation:

M. Noel Clark, conseiller juridique.

De la ville de Stephenville:

M. James Campbell, maire.

De la cité de St. John's:

M[me] D. Wyatt, maire.

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 16

Tuesday, May 31, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 16

Le mardi 31 mai 1977

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Transportation facilities and transportation problems in the Atlantic Provinces

CONCERNANT:

Les facilités de transport et les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

25555—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Baker (*Gander-Twillingate*)
Benjamin
Cadieu
Campbell (Miss) (*South Western Nova*)
Corbin
Flynn
Forrestall
Fortin
Gendron
Harquail
Landers
McCain
McKenzie
McRae
Nowlan
Parent
Whiteway
Whittaker

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(*b*)

On Tuesday, May 31, 1977:

Mr. McCain replaced Mr. McGrath;

Mr. Nowlan replaced Mr. Crosby;

Mr. Corbin replaced Mr. Loiselle (*Saint-Henri*).

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Conformément à l'article 65(4)*b*) du Règlement

Le mardi 31 mai 1977:

M. McCain remplace M. McGrath;

M. Nowlan remplace M. Crosby;

M. Corbin remplace M. Loiselle (*Saint-Henri*).

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 31, 1977
(18)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met in Saint John, New Brunswick, at 9:05 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte-Saint-Paul*), Collenette, Corbin, Flynn, Forrestall, Gendron, Harquail, Landers, McCain, McKenzie, McRae, Parent, Whiteway and Whittaker.

Witnesses: From the Saint John Board of Trade: Mr. D. MacGregor Hope, President. *From J. D. Irving Limited:* Mr. James K. Irving, President and Mr. Gerald B. Lawson, Executive. *From the Department of Economic Development of the City of Saint John:* Mr. R. Gordon Baird, Commissioner. *From Brunswick Mining:* Mr. Gary Bushy, Terminal Operator. *From New Brunswick Potato Shippers Association:* Mr. Anton Pray, President; Mr. Eugene Brennan, Vice President and Mr. Greg Mulherin, Secretary and *From Southern New Brunswick Wood Corporation Limited:* Mr. Lawrence McCrea, Director.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, May 13, 1977 relating to transportation facilities and transportation problems in the Atlantic Provinces. (*See Minutes of Proceedings, Monday, May 30, 1977, Issue No. 15*).

Mr. Hope read an opening statement and answered questions.

Mr. Irving made an opening statement and answered questions assisted by Mr. Lawson.

Mr. Baird made an opening statement and answered questions.

Mr. Bushy made an opening statement and answered questions.

Mr. Pray made an opening statement and answered questions assisted by Mr. Brennan and Mr. Mulherin.

Mr. McCrea made an opening statement and answered questions.

In accordance with a motion of the Committee adopted at the meeting held on Tuesday, November 1, 1976, the Chairman authorized that a document entitled—Report of Potato Movement, Port of Saint John, N.B., 1976-77—submitted by Mr. P. G. Elkin, Chairman, Saint John Port Authority, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TC-4"*.)

At 11:40 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 31 MAI 1977
(18)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à 9 h 05 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte-Saint-Paul*), Collenette, Corbin, Flynn, Forrestall, Gendron, Harquail, Landers, McCain, McKenzie, McRae, Parent, Whiteway et Whittaker.

Témoins: Du Saint John Board of Trade: M. D. MacGregor Hope, président. *De J. D. Irving Limited:* M. James K. Irving, président; M. Gerald B. Lawson, directeur exécutif. *Du Department of Economic Development of the City of Saint John:* M. R. Gordon Baird, commissaire. *Du Brunswick Mining:* M. Gary Bushy, opérateur de terminus. *Du New Brunswick Potato Shippers Association:* M. Anton Pray, président; M. Eugene Brennan, vice-président; M. Greg Mulherin, secrétaire. *Du Southern New Brunswick Wood Corporation Limited:* M. Lawrence McCrea, directeur.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 13 mai 1977 portant sur les installations de transport et les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique. (*Voir procès-verbal du lundi 30 mai, 1977, fascicule nº 15.*)

M. Hope fait lecture d'une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Irving fait une déclaration préliminaire et répond aux questions avec l'aide de M. Lawson.

M. Baird fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Bushy fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Pray fait une déclaration préliminaire et répond aux questions avec l'aide de MM. Brennan et Mulherin.

M. McCrea fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Conformément à une motion du Comité adoptée à la séance du mardi 1er novembre 1976, le président autorise qu'un document intitulé—Rapport concernant le commerce des pommes de terre, Port de Saint-Jean, N.-B., 1976-1977—présenté par M. P. G. Elkin, président, Saint John Port Authority, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TC-4»*.)

A 11 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Tuesday, May 31, 1977

• 0907

[*Text*]

The Chairman: I would like to say on behalf of the members how pleased we are to be in Saint John, New Brunswick and how pleased we are that many of you have taken the time to appear before us this morning to air your views in regard to any transportation problems you might have in the area.

We are pleased to be able to be on hand to view many of your facilities. We will have hearings this morning and view many of your facilities this afternoon, hopefully to take your suggestions and recommendations back with us and try to act on them as soon as possible.

Before we proceed, I would like to thank all those who received us last night when we arrived. The warmth and hospitality was great and we were able to have some local lobster which we appreciated.

We will resume consideration of our order of reference dealing with the examination of transportation facilities and the study of transportation problems in the Atlantic provinces.

I would like to invite the President of the Saint John Board of Trade, Mr. D. MacGregor Hope, to join me here. I believe he has with him Mr. Terry Alderman, General Manager. If he would care to come up he is welcome as well.

We are faced again with the shortness of time. The time element is always a problem with the Committee. If any of the witnesses have extended briefs I hope we could have them appended to our proceedings as if the witnesses had read them, and they could comment or summarize the briefs. This would give an opportunity to the members to ask questions. We have to limit our time to approximately 30 minutes per witness.

I will ask Mr. Hope to proceed with his remarks.

Mr. D. MacGregor Hope (President, Saint John Board of Trade): Perhaps I might clarify, Mr. Chairman. Our brief runs to about 16 pages in large letters double-spaced. I do not think it will take more than about 15 minutes, maybe even less, to read. If you wish further condensation, I would be happy to do so.

The Chairman: You have 30 minutes so if it takes about 15 minutes that should work out fine.

Mr. Hope: Mr. Chairman, ladies and gentlemen, first we would like to express our appreciation to your Standing Committee for the opportunity to make a presentation here to you this morning, pressing some of our concerns on behalf of the Saint John Board of Trade and its members relative to transportation problems in our own community.

The Saint John Board of Trade represents approximately 500 businesses in the greater Saint John area. Transportation is more than simply an economic necessity. It is part of the

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 31 mai 1977

[*Translation*]

Le président: Au nom des membres du Comité, je tiens à vous dire à quel point nous sommes enchantés d'être ici, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, et vous dire également que nous sommes heureux de voir qu'autant d'entre vous avez pris la peine de comparaître devant nous ce matin afin d'exprimer vos opinions quant à tous les problèmes de transport pouvant exister dans la région.

Nous sommes heureux d'être sur place pour visiter un bon nombre de vos installations. Nous siégeons ce matin et nous visiterons vos installations cet après-midi afin, je l'espère, de pouvoir approuver vos propositions et vos recommandations et d'essayer d'agir le plus rapidement possible.

Avant de commencer, je tiens à remercier tous ceux qui nous ont reçus ce soir quand nous sommes arrivés. L'accueil était chaleureux et cordial et nous avons pu manger un excellent homard de l'endroit qui a été très apprécié.

Suivant notre ordre de renvoi, nous reprenons l'examen des installations de transport de même que l'étude des problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique.

J'invite M. D. MacGregor Hope, président de la Chambre de Commerce de Saint-Jean à prendre place à la table. Si je ne m'abuse, il est accompagné de M. Terry Alderman, gérant général. Je le prie de bien vouloir prendre place à la table.

Comme toujours, nous manquons de temps. Si certains témoins ont présenté des mémoires, j'espère que nous pourrons les annexer au procès-verbal et si les témoins les ont lus et pouvaient en résumer le contenu, cela permettrait aux membres du Comité de poser des questions. Nous devons nous en tenir à environ 30 minutes par témoin.

Je prie donc maintenant M. Hope de commencer sa présentation.

M. D. MacGregor Hope (président, Chambre de Commerce de Saint-Jean): Permettez-moi de préciser, monsieur le président. Notre mémoire comporte environ 16 pages dactylographiées en gros caractères et à double espace. Je ne crois pas qu'il faudrait plus de 15 minutes, peut-être moins, pour en faire la lecture. Si vous désirez que je résume encore plus, je le ferai bien volontiers.

Le président: Vous avez 30 minutes à votre disposition alors qu'il vous faut 15 minutes; ainsi, tout devrait bien aller.

M. Hope: Monsieur le président, mesdames et messieurs, j'aimerais d'abord dire au Comité permanent que nous apprécions grandement la possibilité qui nous est offerte ce matin de vous faire une présentation et de vous exprimer certaines de nos préoccupations au nom de la Chambre de Commerce de Saint-Jean et de ses membres quant aux problèmes de transport dans notre communauté.

La Chambre de Commerce de Saint-Jean représente environ 500 entreprises de la région du grand Saint-Jean. Le transport constitue plus qu'une simple nécessité économique. Il fait

[*Texte*]

social and historic fabric of the nation. Indeed, during the past 110 years few topics have raised the emotions of people to such a degree as transportation.

To the underdeveloped regions of Canada, transportation is considered part of a social contract with other areas of the country. It is more fundamental to our existence and advancement than the mere provision of facilities to move people and goods. It is considered the blood line that when operated effectively will be the major unifying force in the country.

• 0910

When Canada was formed in 1867, transportation was realized as the key to developing the nation and molding the regions together. Somehow we have lost this ideal, and some would have us believe that transportation has become an expensive luxury which only the central, highly-populated areas of Canada can afford.

To put it simply, we, like the western region of Canada, feel frustrated. At times we feel isolated and sometimes we feel like a distant relative in the Canadian Confederation.

Governments have talked of transportation as a tool for economic development, but seldom is the thrust applied that would achieve such an objective. However, unless such a policy is actively pursued, regional disparity will continue to exist and, indeed, widen, causing the greatest strain to the continuation of a unified Canada than has heretofore been experienced.

In the short time allotted to our group, we could not possibly document or even fully explore with you some of the reasons why we feel transportation policy in Canada is failing to bring Canada together. But perhaps we can outline recent examples of our continued frustrations.

Highway linkages

Taken out of a social context and using a pragmatic approach, transportation modes are a prime factor in making our business competitive in a national or international market. Saint John is the industrial centre of Atlantic Canada, producing over $500 million in goods per year, the vast majority of which are for export. Such an industrial base is dependent upon reasonable transportation costs. As the industrial centre for this area, the transportation network, both within the region and extending from the region, must be of a high standard with fast and efficient service. Within the province, the highway linkages to our major centres are wholely inadequate. Saint John, the largest centre in the province, is completely by-passed by the Trans-Canada highway, which, in many ways was, and continues to be, an economic burden to the community. One need only drive the 70 miles between Saint John and our capital city of Fredericton to realize the validity of our statement. The road, a two-lane, narrow and winding stretch, follows through towns and villages that permit only a very slow and interrupted drive.

[*Traduction*]

partie du tissu social et historique de la nation. En fait, au cours des 110 dernières années, bien peu de sujets ont attiré l'attention des gens autant que les transports.

Pour les régions peu développées du Canada, les transports sont considérés commme faisant partie du contrat social conclu avec les autres régions du pays. Pour assurer notre survie et notre progrès, ils jouent un rôle bien plus considérable que simplement celui de nous offrir un moyen de transporter personnes et biens. Ils sont perçus comme étant le grand vaisseau sanguin qui, s'il fonctionne bien, constituera la principale force unificatrice du pays.

Lorsque le Canada a été constitué en 1867, on a compris que le transport constituait la clef de la formation d'une nation et de la liaison des régions. Il semble que nous ayions un peu perdu cet idéal et que certains voudraient nous faire croire que les transports sont devenus un luxe que seules les régions centrales à forte population du Canada peuvent se permettre.

Pour simplifier les choses, je dirais que tout comme l'Ouest du Canada, nous nous sentons frustrés. Nous nous sentons parfois isolés et nous avons parfois l'impression de n'être qu'un parent pauvre de la Confédération canadienne.

Les gouvernements ont parlé des transports comme d'un outil de développement économique, mais on a rarement donné l'élan nécessaire pour réaliser un tel objectif. Or, à moins que l'on ne mette en application une telle politique, de façon vigoureuse, les disparités régionales continueront d'exister et même s'agrandiront, rendant encore plus difficile que jamais la continuation d'un Canada unifié.

Dans le bref temps qui est alloué à notre groupe, il nous est tout à fait impossible de vous fournir les renseignements nécessaires et d'étudier même à fond avec vous certaines des raisons pour lesquelles nous pensons que la politique canadienne du transport manque à sa vocation d'unifier le Canada. Mais peut-être pourrons-nous vous décrire des exemples récents de nos frustrations constantes.

Les liens routiers.

En laissant de côté le contexte social et en utilisant une approche pragmatique, on constate que les modes de transport constituent un élément essentiel pour la concurrence de nos entreprises sur le plan national ou international. Saint-Jean est le centre industriel du Canada Atlantique, car on y produit pour plus de 500 millions de dollars de marchandise par an, dont la plus grande partie est exportée. Une telle base industrielle dépend de coûts raisonnables de transport. Puisque notre ville constitue le centre industriel de la région, le réseau de transport régional et national doit être d'un niveau élevé et doit offrir un service rapide et efficace. A l'intérieur de la province, le réseau routier reliant nos principaux centres laisse beaucoup à désirer. Saint-Jean, le plus grand centre de la province, n'est pas du tout desservi par la route transcanadienne qui a toujours été et continue d'être un fardeau économique pour la collectivité. Vous n'avez qu'à parcourir les 70 milles entre Saint-Jean et notre capitale Fredericton pour comprendre le bien-fondé de notre affirmation. La route a deux voies seulement, est étroite et tortueuse, traversant villes et villages, ce qui ne permet qu'un parcours très lent et interrompu.

[*Text*]

Our road connection to Moncton, although substantially improved in recent years, is a heavily travelled two-lane providing a somewhat congested and less than ideal connection.

New Brunswick and, indeed, the whole maritime region were once very closely tied into the New England market. Shipping and rail service on a daily basis were part of this close relationship. Today, this is no longer the case. A market substantially larger in population than that of all Canada is at our doorstep. Prime Minister Trudeau stated in Saint John in 1973 that this natural market for the maritimes should be expanded. However, Bangor, Maine, only 180 miles from Saint John, and an obvious starting point into the New England area, provides the car or truck traveller a road that can only be described as hazardous. We have sought unsuccessfully to have the Governments of Canada and the United States negotiate the building of a high-speed connecting road system that would link Saint John—and, in effect, the maritimes—through Maine and New England into the Toronto area. Such a highway would provide easy access not only to the U.S. market but would also substantially reduce in miles, and therefore costs, our access to the central region.

Such a highway has been talked about by politicians and economists for years. We feel that a road system such as described would be an economic boost not only for maritime Canada but for New England as well. In terms of economic development, it could be a significant contribution.

In port policy we have a section dealing with this, but I understand that the port authority in Saint John will be making a presentation themselves and, therefore, in the light of the time constraints, I will make just a couple of brief comments in that regard.

The major concern of the Saint John community regarding the port has been the inability to secure federal government assistance, in our opinion, at the appropriate times. It has been necessary for the Province of New Brunswick to invest and initiate many millions of dollars of improvements when the timing was right because of the failure of the federal government to provide the funding at the appropriate time. Improvements have been substantial and we are certainly appreciative of this, but we feel that as is so often the case, timing is crucial, and because it was not available at the right time, as stated a moment ago the provincial government has had to take the initiative and in fact now has a substantial investment in what is in the national interest.

• 0915

For air services, as stated previously, Saint John is the financial and business centre of the province and the industrial capital of Atlantic Canada. If the city is to maintain this dual role it is vital that an acceptable level of air service be maintained for the movement of people and goods. Unfortunately, Saint John has traditionally lacked both the quantity

[*Translation*]

Notre lien routier avec Moncton, bien que considérablement amélioré au cours des dernières années, est également une route à deux voies seulement, où la circulation est très lente, et constitue donc un lien loin d'être parfait.

Le Nouveau-Brunswick et en fait toute la région des Maritimes, était autrefois étroitement reliés au marché de la Nouvelle-Angleterre. Dans ce contexte, nous pouvions bénéficier d'un service de transport ferroviaire quotidien. De nos jours, ce n'est plus le cas. Une population beaucoup plus dense que toute celle du Canada nous offre un débouché à nos portes mêmes. Le premier ministre Trudeau a déclaré à Saint-Jean, en 1973, qu'un tel débouché naturel pour les Maritimes devrait être exploité davantage. Cependant, la ville de Bangor, au Maine, n'est qu'à 180 milles de Saint-Jean, et elle représente évidemment un point de départ vers les États de la Nouvelle-Angleterre, mais la route qui relie ces deux points ne peut être qualifiée que de dangereuse. Nous avons cherché sans succès à obtenir que le gouvernement du Canada et celui des États-Unis négocient la construction d'un réseau routier à voies rapides, qui relierait Saint-Jean . . . et en fait, les Maritimes . . . au Maine et à la Nouvelle-Angleterre, jusque dans la région même de Toronto. Un tel réseau fournirait un accès facile, non seulement aux marchés américains, mais réduirait aussi considérablement la distance en milles, et par conséquent, en coûts, entre ici et la région du centre.

Des politiciens et des économistes parlent d'une telle route depuis des années. Nous croyons qu'un réseau routier comme nous venons de décrire relancerait l'économie des Maritimes et également celle de la Nouvelle-Angleterre. En termes de progrès économique, ce pourrait être une contribution importante.

En ce qui concerne la politique portuaire, nous avons une partie qui en traite; mais je crois que les autorités portuaires de Saint-Jean présenteront un exposé et par conséquent, étant donné les limites de temps qui nous sont imposées, je vais simplement faire une ou deux observations à ce propos.

La principale préoccupation de la population de Saint-Jean en ce qui concerne le port a été l'incapacité d'obtenir l'aide du gouvernement fédéral, d'après nous, en temps voulu. Il a fallu que la province du Nouveau-Brunswick investisse des millions de dollars dans des travaux d'amélioration, lorsque le besoin s'en est fait sentir, parce que le gouvernement fédéral n'a pas octroyé les fonds nécessaires au moment opportun. Les améliorations étaient importantes et nous en sommes certainement reconnaissants, mais nous pensons que l'opportunisme était crucial, comme c'est le cas si souvent, et comme nous venons de le dire, vu que l'argent nécessaire n'a pas été fourni au bon moment, le gouvernement provincial a dû prendre l'initiative et a donc maintenant des investissements considérables dans une entreprise qui est dans l'intérêt national.

En ce qui concerne les services de transport aérien, comme on l'a déjà dit, Saint-Jean est le centre financier et commercial de la province et la capitale industrielle de toute la région de l'Atlantique. Si la ville doit continuer de jouer ce double rôle, il est essentiel qu'un service aérien d'une qualité convenable soit maintenu pour le transport des voyageurs et des marchan-

[*Texte*]

and quality of air service required to be fully responsive to the demands of its people and businesses.

Air service as it presently exists is a weak transportation link between Saint John and other Canadian centres. The Saint John Board of Trade, working in close co-operation with the municipal and provincial governments, has made repeated calls for improvement in this transportation mode to give all citizens of this area adequate air connections at the primary, secondary and tertiary levels. The result of these joint efforts, to say the least, has been totally disheartening. Instead of seeing service improvements made, we have been forced to witness a constant erosion of the quality of service, with flight reductions and attendant scheduling, placing severe restrictions on the ability of primary and secondary levels to meet the demands of passengers from this area.

A good example, we feel, of the problems and frustrations is exemplified in the situation we faced last year with Atlantic Central Airlines. It was a small locally owned company that started and had a route connection between Saint John, Fredericton, Bangor and Bathurst. It gave us good access to Bangor for flights going from there on an international and southern basis, and it provided a very important and effective link to the northern part of the province. In order to stay in business and to be competitive, Atlantic Central Airlines required additional route connections. They put in an application, and the application, in our humble opinion, was dealt with in a far less expedient way than it should have been. It resulted in a delay of the best part of a year to get a decision. By that time, Atlantic Central Airlines had used up the resources available to them for the waiting period, had to close their door, and we now do not have this service. We feel it was a situation that did not need to happen; unfortunately it has, and the people who are paying the cost are the residents of this area.

The Saint John Airport itself is in need of very great improvement. In 1972, more than 130,000 passengers and 2.8 million pounds of cargo were handled through the Saint John Airport. Recognizing that facilities were being taxed to the limit, the federal government in the following year outlined a total master plan for the airport, calling for expenditures of more than $20 million. The master plan would provide a new passenger terminal, expanded cargo-handling facilities, lengthened runways, improved landing and navigational equipment, a new firehall and maintenance structure, as well as other modifications; in short, a total facelift. Four years later, we are still waiting for funds to be allocated for this program. Work just has not started.

Mr. Chairman, ladies and gentlemen, I feel perhaps in a particularly advantageous or disadvantageous position to make a comment on this. In 1967, the Saint John Board of Trade

[*Traduction*]

dises. Malheureusement, Saint-Jean a de tout temps manqué d'un service de transport aérien dont la fréquence et la qualité suffisaient à répondre aux besoins de sa population et de ses hommes d'affaires.

Le service de transport aérien qui existe actuellement est peu solide entre Saint-Jean et d'autres agglomérations canadiennes. La Chambre de commerce de Saint-Jean, de concert avec les gouvernements municipal et provincial, a demandé à maintes reprises l'amérioration de ce mode de transport de manière à donner à tous les citoyens de la région une liaison aérienne appropriée aux niveaux primaire, secondaire et tertiaire. Le résultat de ces efforts conjoints a été décourageant, pour ne pas dire pire. Au lieu de voir des améliorations du service, nous avons été témoins d'une diminution graduelle de la qualité du service, de la fréquence des vols, les horaires laissant de plus en plus à désirer, ce qui rendait sans cesse plus difficile aux niveaux primaire et secondaire de répondre à la demande des passagers de la région.

Nous pensons par exemple que les difficultés et les frustrations dont nous sommes affligés peuvent être illustrées dans la situation à laquelle nous avons dû faire face l'an dernier dans le cas de l'Atlantic Central Airlines. Il s'agissait d'une petite entreprise locale qui assurait la liaison entre Saint-Jean, Fredericton, Bangor et Bathurst. Nous pouvions ainsi facilement nous rendre à Bangor pour prendre des vols internationaux et vers le Sud, et cette compagnie fournissait également une liaison très importante et efficace avec la partie nord de la province. Afin de poursuivre ses activités et de pouvoir faire face à la concurrence, l'Atlantic Central Airlines avait besoin de liaisons supplémentaires. Les propriétaires ont présenté une demande qui, à notre humble avis, a été étudiée de façon beaucoup moins expéditive qu'elle n'aurait dû l'être. Il a fallu un délai de presque toute une année avant d'obtenir une décision. Entre-temps, l'Atlantic Central Airlines étant arrivée au bout de ses ressources, a dû fermer boutique et nous n'avons plus maintenant ce service. Nous pensons qu'une telle situation n'aurait pas dû se produire; malheureusement, c'est arrivé et ceux qui en font les frais sont les habitants de la région.

L'aéroport de Saint-Jean a lui-même besoin de très grandes améliorations. En 1972, plus de 130,000 passagers et 2.8 millions de livres de marchandises sont passés par l'aéroport de Saint-Jean. Reconnaissant qu'on ne pouvait pas attendre davantage des installations existantes, le gouvernement fédéral a élaboré l'année suivante un plan de masse pour l'aéroport, exigeant des dépenses de plus de 20 millions de dollars. Le plan prévoyait une nouvelle aérogare, de plus grandes installations pour la manutention des marchandises, des pistes allongées, un meilleur matériel d'aide à la navigation et à l'atterissage, une nouvelle caserne de pompiers et de nouvelles installations d'entretien, ainsi que d'autres modifications; en bref, il s'agissait d'une réfection complète. Quatre ans plus tard, nous attendons toujours les fonds qui devaient être affectés à ce programme. Les travaux n'ont tout simplement pas commencé.

Monsieur le président, mesdames et messieurs, je crois que dans un sens, je suis particulièrement bien placé pour faire une observation à ce propos. En 1967, la Chambre de commerce de

[*Text*]

initiated approaches to the MOT, and thus the federal government, for improvements to the Saint John Airport. We considered our landing facilities inadequate, particularly considering the weather conditions that we have to deal with in Saint John. It is now 10 years later and those improvements have not been started. We just do not think that is acceptable. We feel that at times we are treated a bit like second-class citizens. We know that there are limitations on funds but it seems that the Saint John Airport in this particular context just never seems to get high enough on the priority list to get the funds allocated. It is an important link in the economic development not only of Saint John but of southern New Brunswick and we feel it is an area that just cannot be ignored any longer.

Rail Passenger Service. We would like to address a few remarks on a particular aspect of transportation which is quickly becoming a subject of widespread community interest and the source of much debate and controversy not only in Saint John but throughout the Maritimes.

• 0920

As your Committee is aware, the Railway Transport Commission is engaged in a series of public hearings throughout the Maritime region to seek input from the grass-roots level on future policies with respect to the transportation mode; the committee in fact will be in Saint John tomorrow. However, in recognition of the important role of your Committee and hopefully that it will play in the implementation of a new rail policy, we wish to make a few general comments at the moment.

The Saint John Board of Trade is aware of the severe financial difficulties that are facing the country and the governments as a whole. We do agree that new policies are not only required but are urgently needed. But the suggestion has been advanced in some quarters that the only way rail transportation service in the Maritime region can be rendered economic is through the abandonment of all service save a single line operating between Halifax, Montreal and Campbellton, New Brunswick. The argument is made that those areas losing rail service will be compensated by offering improvement in other transportation modes, notably air and bus service.

We are in desperate need of improvements to all transportation modes but we do not feel that the improvement of some can be at the expense of others. As we see it, with the growing economic crunch and importance of conservation of fuel, the rail transportation facilities are going to play an increasingly important role in the future, not only moving goods but moving people. We would ask your Committee to give very serious consideration to that particular aspect and we are opposed to the elimination of the rail transportation service to this particular area.

[*Translation*]

Saint-Jean a commencé à demander au ministère des Transports et par conséquent au gouvernement fédéral, d'améliorer l'aéroport de Saint-Jean. Nous pensions que les installations pour l'atterissage étaient insuffisantes, compte tenu surtout des conditions atmosphériques qui prévalent à Saint-Jean. Dix ans après, ces améliorations n'ont même pas encore commencé. Nous prétendons que c'est inacceptable. Nous pensons parfois qu'on nous traite un peu comme des citoyens de deuxième ordre. Nous savons que les fonds sont limités, mais il semble que l'aéroport de Saint-Jean n'arrive jamais à prendre une place assez élevée sur la liste de priorités pour se voir attribuer les fonds nécessaires. C'est un lieu important pour le progrès économique non seulement de Sain-Jean, mais de tout le Sud du Nouveau-Brunswick et nous pensons qu'on ne peut tout simplement pas ignorer davantage ce besoin.

Le service-voyageurs ferroviaire. Nous aimerions dire quelques mots sur cet aspect particulier des transports, car c'est un sujet qui prend de plus en plus d'intérêt pour la population locale et qui suscite bien des débats et des controverses non seulement à Saint-Jean mais dans toutes les Maritimes.

Comme les membres du comité le savent bien, le Comité des Transports par chemins de fer tient actuellement une série d'audiences publiques dans toute la région des Maritimes afin d'obtenir à la source même des opinions sur les politiques à venir en matière de transport; le comité sera en fait à Saint-Jean demain. Cependant, compte tenu de la fonction importante de votre comité et du rôle que nous espérons lui voir jouer dans la mise en application d'une nouvelle politique ferroviaire, nous désirons faire quelques observations générales dès maintenant.

La Chambre de commerce de Saint-Jean n'ignore pas les difficultés financières graves auxquelles le pays et les gouvernements dans leur ensemble doivent faire face. Nous admettons cependant que de nouvelles politiques sont non seulement nécessaires, mais urgentes. Or, on a suggéré dans certains milieux que si le service ferroviaire dans la région des Maritimes pouvait devenir économiquement rentable, il faudrait abandoner tous les services à l'exception d'une ligne unique entre Halifax, Montréal et Campbellton au Nouveau-Brunswick. On prétend que les secteurs qui seront privés du service ferroviaire en seront compensés par l'amélioration d'autres choses de transport, notamment le service aérien et le service d'autobus.

Tous les modes de transports chez nous ont un urgent besoin d'amélioration, mais nous ne croyons pas que l'amélioration de certains services peut être faite au dépens d'autres serices Selon nous, étant donné l'importance de la conservation du combustible et l'augmentation continuele de ces prix, nous pensons que les services de transport ferroviaires joueront un rôle d'une importance croissante à l'avenir, non seulement en ce qui concerne le transport des marchandises, mais également pour le transport des voyageurs. Nous demandons donc au comité de songer sérieusement à cet aspect de la question et nous nous opposons à l'élimination du service de transport par chemins de fer dans cette région.

[*Texte*]

Finally, we wish to bring to your Committee's attention our concerns regarding the Ministry of Transport's recent announcement of $125 million for transportation in Atlantic Canada. Although we feel that such expenditures could make substantial improvements in our region, we would not welcome any lump-sum payment that would jeopardize other ongoing transportation programs. If it is the government's intention to reduce or eliminate other programs necessary to the maintenance of either trucking or rail service, we will gladly forgo such an expensive gift. Further clarification of government intentions in this field is urgently required.

We have attempted to outline for you some broad philosophies on transportation as we view them. We are concerned by the frequency with which the federal government departments sometimes appear to be working at cross purposes while agencies and departments such as DREE set programs and policies aimed at improving economic performance in the region; other government policies can negate their efforts by instituting national programs that fail to account for regional differences and priorities.

Gentlemen, thank you for coming to Saint John. We trust that on your return to Ottawa you will not forget nor treat lightly the nature and the significance of our concerns.

Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Hope. First, we have Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you.

The Chairman: If I might interrupt you for a moment, Mr. Harquail. I would like to repeat, please be as brief as possible so we can hear as many questioners as possible. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hope, as I know you, I wish to convey my congratulations to you on the presentation that you have made this morning as well as to your nomination as the new President of the Saint John Board of Trade.

• 0925

I was curious of learning this morning of the Board of Trade's position on co-operation with other agencies both within New Brunswick and the four Atlantic provinces. I realize the Chairman has reminded us of the time constraints but I do represent a constituency in New Brunswick and a number of the points we have touched on I am interested in learning on. You mentioned philosophy. How broad a philosophy are you speaking of in terms of co-operating with other communities, other regions, other counties and other provinces in the Atlantic Provinces in terms of improving the transportation picture in air passenger service, the four Atlantic Prov-

[*Traduction*]

Enfin, nous dérions exprimer aux membres du comité nos craintes relativement à l'annonce faite récemment par le ministère des Transports d'un montant de 125 millions de dollars attribué au service de transport dans la région de l'Atlantique. Nous ne doutons pas qu'une telle dépense pourrait apporter des améliorations considérables dans notre région, mais nous n'aimerions pas un versement global qui pourrait mettre en danger d'autres programmes de transport en cours. Si le gouvernement a l'intention de réduire ou d'éliminer d'autres programmes nécessaire au maintien du service de transport routier ou ferroviaire, nous nous passerons volontiers d'un cadeau aussi onéreux. Nous demandons instamment plus d'explications des intentions du gouvernement dans ce domaine.

Nous avons tenté de vous décrire certaines idées générales que nous avons sur le transport. Nous sommes préoccupés par la fréquence avec laquelle divers ministères du gouvernement fédéral semblent parfois se contrecarrer les uns les autres, car des organismes et ministères comme le ministère de l'Expansion économique régionale établissent des programmes et des lignes de conduite visant à améliorer le rendement économique de la région, tandis que d'autres politiques gouvernementales peuvent nuire à leurs efforts en instituant des programmes nationaux qui ne tiennent pas compte des différences et des priorités régionales.

Messieurs, nous vous remercions d'être venus à Saint-Jean. Nous espérons que de retour à Ottawa, vous n'oublierez pas la nature des préoccupations dont nous vous avons fait part et que vous ne les prendrez pas à la légère.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Hope. Le premier à poser des questions est M. Harquail.

M. Harquail: Merci.

Le président: Si vous le permettez, je vais vous interrompre un instant, monsieur Harquail. J'aimerais vous demander à nouveau de bien vouloir être aussi bref que possible afin qu'un plus grand nombre de membres du comité puisse poser des questions. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Puisque je vous connais, monsieur Hope, je tiens à vous féliciter de l'exposé que vous venez de présenter ce matin, et j'aimerais vous féliciter également de votre récente nomination comme président de la Chambre de commerce de Saint-Jean.

J'avais bien hâte d'apprendre ce matin quelle était la position de la Chambre de commerce en ce qui concerne la collaboration avec d'autres organismes du Nouveau-Brunswick et des 4 provinces de l'Atlantique. Le président vient de nous rappeler que nous sommes limités par le temps, mais je représente une circonscription du Nouveau-Brunswick et un certain nombre des points abordés m'intéressent particulièrement. Vous avez parlé de votre conception. Dans quelle envergure concevez-vous la collaboration avec d'autres localités, d'autres régions, d'autres comtés et d'autres provinces de l'Atlantique, en vue d'améliorer la situation en matière de

[*Text*]

inces proposed linkage was put forward a year or so ago by EPA? Maybe you might also comment on the harbour and port facilities here and what type of liaison there is to develop the port here and the one in Halifax as well. I am just wondering whether you could comment on the Board of Trade's position on the air passenger suggestion that the Dash-7 50 passenger aircraft should link the four Atlantic Provinces and service within New Brunswick to six cities. This was the Twin Otter suggestion.

Mr. Hope: Dealing specifically, Mr. Harquail, with the air services and the EPA application, we made two interventions when Atlantic Central Airlines and Eastern Provincial Airways made representation to get expanded route coverage. Our position was and still is that we were not and will not take sides with one carrier against another. We expressed the opinion that whichever one in the CTC's opinion was going to provide the best service then we were prepared to support that.

Our concern which we expressed was, however, that Atlantic Central Airlines was providing a service at that time and that if action was not taken immediately that we might lose that service. EPA was talking about something in the longer range and we were concerned that that may or may not come about. We feel that our concerns were justified. We lost Atlantic Central Airlines; EPA is still in the talking stage. So that basically is our position with regard to the areas concerned. We are interested in seeing a better total transportation network within the province because we have people going from Saint John to Campbellton and people coming from Campbellton to Saint John or going out of the area. While we have a province-wide interest, we do have to be a little parochial in that we have to look after our own members' interests in Saint John.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. For the information of the members so that there will not be any duplication of questions, I will advise you of the people that will be appearing this morning: McCain Produce Company; J. D. Irving Limited; Department of Economic Development of the City of Saint John; Brunswick Mining; Dalhousie, New Brunswick; the New Brunswick Potato Shippers Association. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if I might just, without having to rely totally on the port authorities that we will be meeting later in the day, ask the President of the Board of Trade, what the board's attitude is towards the aspect of the White Paper on ports policy that deals with the release of debts owed by the port. It is quite clear the government's intention is to relieve all of the federal debt, get into a re-assessment and turn a very, very valid asset over to a commission to operate and run it, but I wonder whether you have given any thought to the aspect of the provincial debt, very heavy as it is in the Port of Saint John, and the position

[*Translation*]

transport, et plus particulièrement le service-voyageurs aériens, par exemple en ce qui concerne la liaison des quatre provinces atlantiques proposée il y a à peu près un an par EPA? Vous pourriez peut-être également me donner votre opinion sur le genre de liaison qui pourrait exister en vue d'améliorer les installations portuaires ici à Halifax. Je me demande si vous pourriez me faire part de la position adoptée par la Chambre de commerce au sujet de la proposition voulant que le service-voyageurs aérien soit assuré par le Dash-7 à 50 places, qui relierait les quatre provinces atlantiques et six villes du Nouveau-Brunswick. C'était la proposition au bi-moteur Otter.

M. Hope: En ce qui concerne les services aériens et la demande présentée par l'EPA, monsieur Harquail, nous avons fait deux interventions lorsque l'Atlantic Central Airlines et l'Eastern Provincial Airways ont demandé la permission d'allonger leurs parcours. Nous pensions, et c'est toujours notre avis, que nous ne devions pas prendre position pour l'un ou l'autre des transporteurs. Nous avons dit être disposés à appuyer le transporteur que la Commission canadienne des transports jugerait capable d'offrir le meilleur service.

Nous avons dit cependant craindre que l'Atlantic Central Airlines qui offrait un service à ce moment-là pourrait le supprimer si l'on ne prenait pas immédiatement les mesures voulues. Les représentants de l'EPA parlaient d'un projet à long terme et nous nous demandions s'il se réaliserait ou non. Nous croyons que nos craintes étaient justifiées, car nous avons perdu les services de l'Atlantic Central Airlines, alors que les représentants de l'EPA en sont toujours à l'étape des pourparlers. Voilà donc essentiellement notre position à ce sujet. Nous voulons voir améliorer tout le réseau de transport à l'intérieur de la province, car de plus en plus de personnes vont de Saint-Jean à Campbellton et de Campbellton à Saint-Jean, ou encore vers d'autres destinations à l'extérieur de la région. Les intérêts de toute la province nous préoccupent, mais nous avons bien sûr une préoccupation particulière pour les intérêts de nos propres membres à Saint-Jean.

Le président: Merci. M. Harquail. Afin que les membres du Comité ne risquent pas de poser deux fois les mêmes questions, je vais vous énumérer les témoins qui vont comparaître ce matin. McCain Produce Company, J. D. Irving Limited, le département de l'Expansion économique de la ville de Saint-Jean, Brunswick Mining, Dalhousie (Nouveau-Brunswick), la New Brunswick Potato Shippers Association. M. Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Sans vouloir demander au président de la Chambre de commerce de répondre à la place des autorités de l'administration portuaire qui viendront plus tard aujourd'hui, j'aimerais cependant, si vous le permettez, lui demander quelle est la position adoptée par la Chambre de commerce au sujet du Livre blanc sur la politique relative aux installations portuaires, qui traite de l'abandon des créances du port. Il est tout à fait évident que l'intention du gouvernement est d'affranchir l'administration portuaire de toute la dette due au fédéral, de réévaluer la situation et de transférer à une commission qui l'administrerait à un actif très

[*Texte*]

that leaves that port in if that debt is not assumed vis-à-vis Halifax or Quebec or Montreal.

Mr. Hope: It is, obviously, a very important consideration from Saint John's point of view, Mr. Forrestall. I have never heard enunciated exactly what the provincial government's total financial involvement in Rodney Terminal which I guess we are talking about, specifically is. Therefore, I do not know what the provincial government may be left holding in light of this new policy. Certainly, if the policy goes through, I would hope that the provincial government will be fully compensated for any investment they have made, but I have my doubts on that.

• 0930

Mr. Corbin: Mr. Chairman, as a New Brunswicker from the Upper Saint John River Valley, I would like to identify myself and say that I agree entirely with your approach and your concept of an intra-regional air service. I fully support that kind of approach. New Brunswick is a small province but we are handicapped by a lack of means of communication between the various regions, and that is so very obvious in many instances. A start on an intra-regional air service would greatly facilitate exchanges of all sorts between the various areas of new Brunswick, and I certainly welcome that kind of support.

Before putting a question to you, let me say that in the case of Atlantic Central, and as one who appeared before the Commission at the time of the hearings in Fredericton just about a year ago, 11 months ago now, I was greatly surprised to see that they had not got in touch with anyone in northwest New Brunswick, seeking support for their application. I think their package lacked public relations in the sense that they did not seek support from the people of the areas they intended to serve. I would only say that I hope this sort of mistake would be avoided in the future. Also, we in the northwest, without being partisan, are prepared to support any reasonable proposal which provides our area and new Brunswick as a whole with the type of service we have all been crying for for years.

Mr. Chairman, the witness underscored a number of criticisms in respect of maybe lack of participation from the federal government. It seems to me that the federal government has done a great deal for Saint John. There is hardly any mention of the contribution made by DREE to the infrastructure of this area, all aspects of infrastructure. I think that is a very positive mark and I regret that this was not brought to the attention of the committee. Nevertheless, like a lot of Maritimers, I take the view that we do not have to apologize for federal help; we always want more.

[*Traduction*]

valable, mais je me demande si vous avez songé à la question de la dette très lourde que le port de Saint-Jean a contracté envers la province, et à la position dans laquelle le port se trouverait, si cette dette n'était pas assumée vis-à-vis Halifax ou Québec ou Montréal.

M. Hope: C'est évidemment un aspect très important du point de vue de Saint-Jean, monsieur Forrestall. Je n'ai jamais entendu dire exactement quelle était la participation financière totale du gouvernement provincial du terminus Rodney dont nous parlons, je suppose. Par conséquent, j'ignore quelle serait la situation du port vis-à-vis le gouvernement provincial, par suite de l'adoption de cette nouvelle politique. Si la politique est adoptée, j'espère certainement que le gouvernement provincial sera pleinement compensé pour tout investissement qu'il a fait, mais j'en doute.

M. Corbin: Monsieur le président, je voudrais me faire connaître comme résident du Nouveau-Brunswick dans la haute vallée de la Saint-Jean, et j'aimerais dire que je suis tout à fait d'accord avec la façon dont vous concevez le service aérien inter-régional. Je suis tout à fait d'accord avec cette façon de voir. Le Nouveau-Brunswick n'est pas une grande province, mais nous manquons de moyens de communication entre les diverses régions et c'est très évident dans bien des cas. Un nouveau service aérien inter-régional contribuerait grandement à faciliter les échanges de toutes sortes entre les diverses régions du Nouveau-Brunswick et je suis certainement ravi de voir un tel appui.

Avant de vous poser une question, permettez-moi de dire qu'en ce qui concerne l'Atlantic Central, j'ai comparu moi-même devant le Comité à l'époque des audiences qui ont eu lieu à Fredericton il y a à peu près un an, ou plus exactement 11 mois, j'ai été grandement surpris de constater que les représentants de cette société n'étaient aucunement entrés en communication avec des résidents du nord-ouest du Nouveau-Brunswick en vue de solliciter leur appui. Je pense que leur offre manquait de relations publiques, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas cherché à obtenir l'appui des habitants des régions qu'ils ont l'intention de desservir. J'espère seulement que l'on pourra éviter à l'avenir ce genre d'erreur. Sans vouloir être de parti pris, je dois dire que dans le nord-ouest nous sommes disposés à appuyer toute proposition raisonnable qui fournirait à notre région et à l'ensemble du Nouveau-Brunswick le genre de service que nous réclamons tous depuis des années.

Monsieur le président, le témoin à mentionné un certain nombre de critiques formulées au sujet du manque de participation du gouvernement fédéral. Il me semble que le gouvernement fédéral a fait beaucoup pour Saint-Jean. On mentionne à peine l'apport fait par le ministère de l'Expansion économique régionale à tous les aspects de l'infrastructure de cette région. Je crois que c'est un élément très positif et je déplore que l'on n'en ait pas fait mention devant le Comité. Néanmoins, comme beaucoup d'habitants des Maritimes, je suis d'avis que nous n'avons pas à nous excuser d'avoir obtenu l'aide fédérale, nous en voulons toujours davantage.

[*Text*]

However, I certainly would like to indicate my appreciation because we in Northern New Brunswick have been saying for years now that too much emphasis is being put on southern New Brunswick, with too much neglect of the northern part. In fact, statistics will show that the average salary gap between the southern part and the northern part has widened instead of narrowed, and that is a matter of major concern for people like Maurice Harquail and myself. Nevertheless, we have chosen to live in New Brunswick; we are very much New Brunswickers and we are prepared to work along with you toward the solution of our problems.

Now, Mr. Chairman, just one question to the witness: if we had $50 million to put on the table before you today, what would your priorities be? You must pretty well accept that it is pretty difficult in a poor province like New Brunswick to attack all the problems on the same front, there have to be priorities. What is your priority for Saint John, sir?

Mr. Hope: Fifty million dollars worth; that is a tough question to start the morning. I would have to think that the completion of the Saint John Throughway and the air transportation facilities, if we are talking strictly of $50 million related to transportation; there are many other ways we could see it being spent.

Mr. Corbin: I see.

Mr. Hope: But in that context I would think those two particular areas would have to be priorities. Unfortunately, that probably does not add up to $50 million. I am sure we could find some way of utilizing . . .

• 0935

Mr. Corbin: What about your waterfront facilities? Would you not see anything there that is urgently needed?

Mr. Hope: I would rather leave that particular aspect. Certainly there are many improvements that need to be done, but I think the people specifically from the port can speak with much more authority than I can.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, I am interested in your comment that you are treated as second-class citizens in this part of the country because you got a promise four years ago of funds to expand your airport. I think you people in this region have to keep in mind the present government's priorities. Just look at something like Mirabel; hundreds of millions poured in there, and I see no evidence that that airport or that expenditure was required. It has been branded as a white elephant by the member from Crowfoot, Jack Horner, who is now a Liberal Cabinet minister.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. McKenzie: It is just a bigh waste of money.

In my riding I guess we are not treated as second-class citizens, because in the last federal election the Prime Minister promised us a $15-million hangar, and we are getting that

[*Translation*]

Cependant, j'aimerais certainement exprimer ma gratitude, car depuis des années dans le Nord du Nouveau-Brunswick nous disons que l'on s'occupe trop du Sud du Nouveau-Brunswick, négligeant la partie septentrionnale. Ensuite, les données statistiques démontrent que l'écart moyen entre les salaires payés dans le sud et dans nord de la province s'est agrandi au lieu de se rétrécir, et c'est un facteur qui préoccupe considérablement des personnes comme Maurice Harquail et moi-même. Nous avons néanmoins choisi de vivre au Nouveau-Brunswick; nous sommes vraiment des habitants du Nouveau-Brunswick et nous sommes prêts à collaborer avec vous en vue de trouver la solution à nos problèmes.

Monsieur le président j'aimerais maintenant poser une seule question au témoin: si l'on déposait devant vous sur la table aujourd'hui 50 millions de dollars, quelles seraient vos priorités? Vous devez facilement comprendre qu'il est assez difficile, dans une province pauvre comme le Nouveau-Brunswick, d'attaquer tous les problèmes de front; il faut des priorités. Quelle est votre priorité pour Saint-Jean, monsieur?

M. Hope: Un montant de 50 millions de dollars? C'est difficile de répondre à une telle question le matin. Je devrais songer au parachèvement de l'autoroute de Saint-Jean et des installations pour le transport aérien, si nous parlions d'un montant de 50 millions de dollars strictement affecté au problème du transport; nous aurions bien d'autres façons de dépenser cet argent.

M. Corbin: Je vois.

M. Hope: Mais dans ce contexte, je croirais que ce sont là les deux secteurs auxquels il faudrait donner la priorité. Malheureusement, cela n'atteint peut-être pas à 50 millions de dollars. Je suis sûr que l'on pourrait trouver moyen . . .

M. Corbin: Et vos installations portuaires? N'y aurait-il pas quelque chose d'urgent à faire de ce côté-là?

M. Hope: Je préfère ne pas en parler. Il y aurait sûrement des améliorations à faire. Je vais laisser aux responsables du port de soin de vous en parler car ils sont mieux placés que moi pour le faire.

Le président: Merci monsieur Corbin. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Vous avez dit que l'on vous traitait comme des parias dans cette région du pays parce qu'il y a quatre ans, on vous a promis des fonds pour développer votre aéroport fonds que vous attendez toujours. Je pense que vous devriez prendre connaissance des priorités du gouvernement actuel. Prenez l'exemple de Mirabel. On a dépensé des centaines de millions de dollars là-bas et rien ne prouve que cet aéroport était nécessaire et justifiait les dépenses que l'on y a faites. Le député de Crowfoot, Jack Horner, qui est maintenant ministre du Cabinet fédéral l'a traité d'éléphant blanc.

Des voix: Bravo!

M. McKenzie: C'est du gaspillage.

Je suppose que, dans ma circonscription, on ne nous traite pas en parias car aux dernières élections, le premier ministre nous a promis un hangar de 15 millions de dollars et nous

[*Texte*]

hangar. There is absolutely no requirement for the hangar. Air Canada does not need it. We have overhaul facilities there to accommodate planes as large as 707's and they do not keep the L-1011's or 747's there overnight. So we have another white elephant going into my riding of Winnipeg South Centre; another $15 million. So total up Mirabel and this white elephant going into my riding. You people had better take a good look at the priorities of the present government, because that is why you are being treated as second-class citizens.

I notice that in your brief you mention DREE and say it is counterproductive with some other government departments; there is conflict. Contrary to what Mr. Corbin said, DREE might be doing a lot here, but it is in conflict with other government departments in what they are trying to do. I just want to bring that to your attention. You have studied the priorities and where the central government is spending a lot of money right now.

That is all I have to say.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Landers.

Mr. Landers: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hope, I want to congratulate you first on your ascension to the presidency of the board of trade.

I am interested in your views on passenger rail service. When was the last time you used CP Rail from here to Montreal?

Mr. Hope: The last time? Probably about 10 years ago.

Mr. Landers: Do members of your board use it often?

Mr. Hope: I think a percentage does. I would hate to speculate on just how many.

Mr. Landers: I do not mind speculating, and I think the people who use it would be people with passes. I use it four or five times a year, and normally the only people I meet are people who have passes on the rail service.

What type of rail service would you like to see?

Mr. Hope: I think the type of rail service we are talking about is what we have now; our concern is that we are going to lose it completely. We are not suggesting any increase in the frequency of it, but we are suggesting an improvement in the physical facilities of the equipment that is rolling up and down between here and Montreal. I think once a day between here and Montreal is quite sufficient.

Mr. Landers: And you are speaking as a person who used it 10 years ago.

Mr. Hope: That is right. I still think it is an important link. Who knows? In the future, with the restriction on our energy resources, I may be forced to use it much more frequently.

Mr. Landers: In relation to port facilities, what would your priorities be? Do you think a second force products terminal would be in line?

[*Traduction*]

allons bientôt l'avoir. Nous n'avions absolument pas besoin de ce hangar. Air Canada n'en avait pas besoin. Nous avons les installations nécessaires pour abriter des avions comme les 707 et de toute façon, les L-1011 et les 747 ne restent pas sur place la nuit. Dans ma circonscription de Winnipeg-Sud-Centre, nous avons donc notre propre éléphant blanc qui a coûté 15 millions de dollars. Vous n'avez qu'à faire le total. Vous feriez mieux de consulter la liste des priorités de l'actuel gouvernement avant de vous plaindre que l'on vous traite en parias.

Dans votre mémoire, vous parlez du ministère de l'Expansion économique régionale et vous dites qu'il fait double emploi avec d'autres ministères. Vous dites qu'il y a un conflit là. Au risque de contredire M. Corbin, le MEER accomplit beaucoup ici mais les mesures qu'il prend sont en conflit avec ce que font d'autres ministères. Je tiens à souligner cela. J'ai étudié l'ordre prioritaire du gouvernement central afin de voir où l'on dépensait le plus d'argent.

C'est tout ce que j'ai à dire.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Landers.

M. Landers: Merci, monsieur le président. Monsieur Hope, mes félicitations pour votre accession à la présidence de la Chambre de commerce.

J'aimerais que vous nous donniez votre opinion sur le service voyageurs du chemin de fer. A quand remonte votre dernier voyage d'ici à Montréal, par le CP?

M. Hope: Mon dernier voyage remonte à une dizaine d'années.

M. Landers: Est-ce que les membres de la Chambre de commerce utilisent ce service de façon courante?

M. Hope: Je pense que certains d'entre eux l'utilisent. Je ne saurais vous dire combien cependant.

M. Landers: Je pense qu'il s'agit de gens qui se servent d'abonnements gratuits. Pour ma part, j'emprunte ce moyen de transport quatre ou cinq fois par an et tous ceux que je rencontre sont des gens qui ont un abonnement gratuit.

Quel genre de service de chemin de fer voudriez-vous qu'il existe?

M. Hope: Je pense qu'il faut d'abord songer à ce qui existe actuellement. Nous ne voudrions pas perdre complètement ce que nous avons déjà. Nous ne réclamons pas une augmentation du nombre de trains et nous voudrions que les installations et l'équipement soient améliorés entre Montréal et cette partie du pays. Je crois qu'un service quotidien entre Montréal et ici suffirait amplement.

M. Landers: Mais votre jugement se fonde sur votre expérience d'il y a 10 ans?

M. Hope: Très juste. Je pense cependant que l'existence d'un service est important. Qui sait, dans un avenir proche, à cause de l'épuisement de nos ressources énergétiques, peut-être serai-je forcé de l'utiliser plus fréquemment.

M. Landers: Pour ce qui est de vos installations portuaires, quelles seraient vos priorités? Pensez-vous qu'il faudrait installer une deuxième série d'installations pour les marchandises?

[*Text*]

Mr. Hope: I cannot speak on it with as much authority as others. I understand there is still a congestion problem, and there will be one even with the new terminal open. Whether or not it is a second force products terminal or a general handling terminal, I am not sure. I do understand that the facilities for handling perishable products such as potatoes leave a lot to be desired. Perhaps that is the next important feature.

Mr. Landers: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Landers.

I would just like to reiterate earlier comments. I know it is frustrating for the members, but we have a possibility of seven witnesses this morning and we have a long list of questioners and at least one or two will be left out if we do not shorten the period of questions.

• 0940

This is an information getting committee basically and I hope the members will ask questions to the witness in regard to the information of the area.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, in connection with the air facilities here in Saint John, would the witness care to outline the inconveniences of connection between Saint John and cities to which one would fly from Saint John—Ottawa, Montreal, Toronto and Boston—for the information of the Committee, and would he tell us how reliable is the air freight service? Is it prompt? Is it always available? What is the general business community's opinion of these services as they are rendered at present?

Mr. Hope: Firstly, on the scheduling, I do not have a specific schedule but we do know that there is of course difficulty in getting from here to Ottawa; you have to go through Montreal. We have had flights on and off directly from here to Toronto and when they cut back, it means making connections which are not always convenient at all through Montreal.

Connections to Bostom were down to one flight a day. I am not sure of the specific timing, but the most recent scheduling meant that if you had a day's work in Boston, you had to go the night before and be there one and a half day or two days to do whatever amount of work that you had, so there were changes there. Connections, I would have to say in fairness now to Halifax are certainly satisfactory, but the main problem, I guess, is Ottawa, Boston and Toronto and then, of course, making connecting flights overseas.

Our freight handling problem is one that causes us a great deal of concern because as an industrial centre we feel that is an absolute necessity and there is no freighter service into Saint John; there is freighter service into Moncton but that causes delays, not only in the distribution of mail but in the distribution of goods because they have to go from there down from Saint John, go out to the Saint John airport and then are distributed from the Saint John airport. We have seen occasions where it means an extra delay of two and three days

[*Translation*]

M. Hope: Il y a des gens plus qualifiés que moi pour répondre à cette question. Je crois savoir que nous faisons encore face à des problèmes de congestion que ne supprimera pas l'installation de la nouvelle gare portuaire. Je ne sais pas s'il faudrait une nouvelle série d'installations pour les marchandises ou tout simplement une gare centrale de manutention. Je sais que les installations de manutention des produits périssables, comme les pommes de terre, laissent beaucoup à désirer. C'est peut-être là qu'il faudrait concentrer les efforts.

M. Landers: Merci.

Le président: Merci monsieur Landers.

Je voudrais revenir sur ce que j'ai déjà dit. Sept témoins sont prévus pour ce matin et nous avons une longue liste de députés qui veulent leur poser des questions. Au risque de vous causer des frustrations, je vous prie donc de raccourcir le temps de parole afin que tout le monde ait son tour.

L'objectif du Comité est de recueillir des renseignements et j'espère que c'est en gardant cet objectif à l'esprit, que les députés poseront leurs questions aux témoins.

Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, le témoin pourrait-il nous dire quels sont les inconvénients des correspondances aériennes entre Saint-Jean et d'autres villes comme Ottawa, Montréal, Toronto ou Boston. Le témoin pourrait-il nous dire si l'on peut compter sur un service fiable de fret aérien? Le service est-il rapide? Est-il régulier? Que pensent les hommes d'affaires du service actuel?

M. Hope: Pour ce qui est des horaires, je sais, même si je n'ai pas un horaire en main, qu'il est difficile d'aller d'ici à Ottawa. Il faut passer par Montréal. Nous avons eu à l'occasion des vols directs entre ici et Toronto mais on les a supprimés, ce qui nous force à faire une correspondance peu pratique à Montréal.

Le service entre ici et Boston se limite à un vol par jour. Je ne connais pas les horaires actuels mais jusqu'à tout récemment, pour aller travailler une journée à Boston, il fallait partir la veille et rester là-bas un jour et demi ou deux jours, suivant le travail à accomplir. On a donc changé cela. Les correspondances avec Halifax sont bonnes pour l'instant mais Ottawa, Boston et Toronto posent encore des problèmes de même que les correspondances avec les vols outre-mer.

Le fret nous cause beaucoup de souci car nous estimons qu'un centre industriel a absolument besoin d'un service de fret. Il existe un service de fret entre Saint-Jean et Moncton mais il cannaît beaucoup de retards, qui affectent non seulement la distribution du courrier mais également celle des marchandises car la distribution se fait à partir de l'aéroport de Saint-Jean. Parfois cela a occasionné des retards de deux ou trois jours et l'expédition de pièces essentielles retardait le travail de toute une usine.

[*Texte*]

when your air express of even shipments of a vital part may be holding up a manufacturing plant from operation.

Mr. McCain: I think it is significant, Mr. Chairman, that this Committee did not use a commercial airline to make the tour of the Atlantic area and I think that speaks for itself as to the convenience of air traffic in the Atlantic area. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to congratulate the Board of Trade on this.

The whole brief is pretty good. I am particularly interested in, and I congratulate the Board on the remarks they made about rail passenger service and I would like to ask Mr. Hope, in the matter of rail passenger service, is it the view of your association or yourself that the provision of high speed and integrated schedules with other modes of rail passenger service is necessary to attract and make economic not only the one route that was proposed to be retained, but the routes that are at present in operation?

Mr. Hope: If I get the question right, does the equipment physical plant need upgrading to . . .

Mr. Benjamin: Speed up the schedule and so forth.

Do you think there is any hope that you can attract a significant increase in people's using that service if it is improved by way of equipment and the speed in which it moves and the integration with other modes of travel?

Mr. Hope: I would think that there would be some improvement or increase, but what that increase would be, I do not feel I am in a position to even hazard a guess.

• 0945

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, recently the Atlantic provinces' premiers made a deal with Mr. Lang for more money for fancy highways and airports, an equivalent to what I consider to be the giving away of the store to Freight Assistance Act for the Atlantic region. Does your organization agree with this? Or do you feel that the Freight Assistance Act should be retained, as well as an improvement in the modes of transportation you have in this region?

Mr. Hope: Our position is that we would welcome the $125 million, but not at the expense of something else. I think perhaps we covered it by saying that we would not accept one at the expense of the other.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin on the point. We have two more questioners, but unfortunately we are away over our time. Those two will be first on the list for the next round of questioning.

Mr. Hope, than you very much for taking the time to appear here this morning.

[*Traduction*]

M. McCain: Il est intéressant de noter, monsieur le président, que le Comité n'a pas eu recours à une société commerciale pour le voyage qu'il fait actuellement. Cela en dit long sur la qualité du transport aérien dans la région de l'Atlantique. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'aimerais féliciter la Chambre de commerce qui a préparé un excellent mémoire.

Les remarques que la Chambre de commerce fait sur le service-voyageurs m'intéressent particulièrement et à ce sujet je voudrais demander à M. Hope si un service rapide avec des horaires intégrés aux autres services est nécessaire pour rentabiliser non seulement la ligne unique que l'on propose mais également les lignes qui existent actuellement?

M. Hope: Me demandez-vous ici si le matériel a besoin d'être remis en état . . .

M. Benjamin: Je parle ici des horaires, d'une plus grande vitesse, etc.

Croyez-vous que vous pourriez attirer plus de clients si le service jouissait d'un matériel meilleur et plus rapide et s'il était intégré aux autres modes de transport?

M. Hope: Je pense que cela attirerait un certain nombre de clients mais je ne saurais pas vous dire combien.

M. Benjamin: Monsieur le président, récemment, les premiers ministres des provinces de l'Atlantique et M. Lang ont conclu un accord et, en conséquence, beaucoup plus de fonds iront à la construction d'autoroutes et d'aéroports alors que la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique sera écartée. La Chambre de commerce approuve-t-elle une telle mesure? Ne croyez-vous pas que l'on devrait continuer de mettre en vigueur les dispositions de la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique tout en améliorant les moyens de transport qui existent dans la région?

M. Hope: Les 125 millions de dollars prévus nous seraient certes très utiles mais nous ne voudrions pas pour les obtenir devoir rogner ailleurs. Nous ne voulons pas qu'on s'en serve aux dépens d'autre chose.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Il y a d'autres députés qui voudraient poser des questions mais malheureusement nous manquons de temps. Les deux noms que j'ai encore sur ma liste passeront en tête de la liste du prochain tour.

Monsieur Hope, merci beaucoup d'avoir accepté de venir témoigner ce matin.

[*Text*]

Mr. Hope: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Now I would like to invite Mr. James K. Irving, President of J. D. Irving Limited, to join us at the table, please. Mr. Irving has some opening comments before we get into the questioning. Mr. Irving.

Mr. James K. Irving (President, J. D. Irving Limited): Mr. Chairman, gentlemen. My name is James K. Irving. I represent Irving Pulp and Paper Limited, Lake Utopia Paper, and J. D. Irving Limited. These companies are all involved in the forest-based industry in the province, which accounts for over 50 per cent of the exports of the province. Forest-based industries are the backbones of the economy in New Brunswick. Today gentlemen, these industries are in grave trouble, the main problem being that our costs are too high, we re not longer competitive in the world markets. One of the main reasons why our costs are too high is that the transportation costs are away out of line in New Brunswick, and something must be done about it if we are to survive. All you have to do is look around today at the sawmill industry in New Brunswick. It is easier to count the sawmills that are operating than the ones that have been closed down—and they are going out of business at a very fast rate. It is very, very serious.

Transportation of forest products in New Brunswick: why, in New Brunswick, should we be paying more than 60 per cent more to move raw wood than our competitors in British Columbia? Why? I will give you some rates for our costs of moving wood in New Brunswick compared with British Columbia. I mention British Columbia because it is one of our chief competitors in world markets today. Also, British Columbia is using its railways to develop its province, British Columbia Railway Company is being used to develop the province. Here in New Brunswick the railways are not being used to develop the province. They were put here to develop the province at one time, but they are no longer serving it. It seems that they are mainly interested in hauling goods from Halifax and Saint John to Central Canada, and from Central Canada back to the ports, but they are not serving the Atlantic area. This is wrong.

• 0950

Getting back to rates, if you are moving pulp wood 50 to 75 miles in New Brunswick, the railways are getting 53 per cent more revenue for moving that same cord of wood in New Brunswick than they are in B.C., 75 to 100 miles, they are getting on the average 52 per cent more revenue to move that same cord of wood in New Brunswick than in B.C., and 100 to 150 miles, they are getting 60 per cent more revenue to move that same cord of wood in New Brunswick than in B.C. When I say revenue, I am taking into account the 15 per cent subsidy, also, that is in those figures, but it is running 50 to 60 per cent more on the average that they are getting in revenue in New Brunswick to move a cord of wood than they are in British Columbia. Those are the CP and the CN railways.

[*Translation*]

M. Hope: Merci, monsieur le président.

Le président: Je prie M. James K. Irving, président de la *J.D. Irving Limited* de s'approcher de la table. M. Irving a quelques remarques préliminaires à faire. Monsieur Irving, vous avez la parole.

M. James K. Irving (président, J.D. Irving Limited): Monsieur le président, messieurs, je suis James K. Irving et je représente la société *Irving Pulp and Paper Limited,* la *Lake Utopia Paper* et la société *J.D. Irving Limited.* Ces trois sociétés font partie du secteur forestier dont la province tire 50 p. 100 de ses exportations. Au Nouveau-Brunswick, l'industrie forestière constitue l'échine de l'économie. Messieurs, cette industrie connaît actuellement de sérieuses difficultés, car les coûts en sont astronomiques et nous avons perdu notre faculté d'affronter la concurrence sur les marchés mondiaux. L'augmentation de nos coîs est due à la hausse des frais de transport au Nouveau-Brunswick et il faudra très vite réagir si nous voulons survivre. Prenons par exemple l'industrie des pâtes et papiers au Nouveau-Brunswick. On a moins de mal à compter les fabriques de pâte qui sont encore en exploitation que celles qui ont dû fermer leurs portes . . . les fabriques ferment leurs portes l'une après l'autre. La situation est très grave.

En matière de transport des produits forestiers au Nouveau-Brunswick, pourquoi la province doit-elle payer 60 p. 100 de plus pour déplacer son bois que ses concurrents de Colombie-Britannique? Pourquoi donc? Je vais vous citer quelques taux et vous dire en même temps combien cela coûte pour transporter du bois au Nouveau-Brunswick par rapport à ce que cela coûte en Colombie-Britannique. Je prends l'exemple de la Colombie-Britannique parce que c'est là que se trouvent nos principaux concurrents sur le marché mondial. Du reste, la Colombie-Britannique se sert de ses voies ferrées pour l'expansion de la province et la *British Columbia Railway Company* sert au développement de la province. Ce n'est pas le cas au Nouveau-Brunswick. On a installé des voies ferrées pour le développement de la province, mais elles ne servent plus à cela. On s'en sert avant tout pour transporter des marchandises d'Halifax à Saint-Jean vers le centre du pays et de là vers les ports, mais les chemins de fer ne desservent plus la région de l'Atlantique, et cela ne peut plus durer.

Le transport de la pulpe sur une distance de 50 à 75 milles au Nouveau-Brunswick rapporte aux sociétés de chemin de fer des revenus 53 p. 100 plus élevé que le transport de la même quantité de bois sur une même distance en Colombie-Britannique. Les revenus des sociétés de chemin de fer sont 52 p. 100 plus élevé pour le transport d'une cordée de bois sur une distance de 75 à 100 milles au Nouveau-Brunswick qu'ils ne le sont en Colombie-Britannique. Pour déplacer une cordée de bois sur une distance de 100 à 150 milles au Nouveau-Brunswick, les sociétés de chemin de fer réalisent 60 p. 100 de plus de revenus au Nouveau-Brunswick qu'en Colombie-Britannique. Je vous parle ici des revenus car les 15 p. 100 de subventions n'interviennent pas dans ces chiffres. Quoi qu'il en soit, les sociétés de chemin de fer réalisent 50 à 60 p. 100 de plus qu'en Colombie-Britannique pour transporter une cordée

[*Texte*]

If you are moving a cord of chips 50 to 75 miles in B.C., they are getting 26 per cent more revenue in New Brunswick; 75 to 100 miles, 22 per cent more revenue in New Brunswick; 100 to 150 miles, 36 per cent more revenue in New Brunswick, and 150 to 200 miles, 20 per cent more revenue in New Brunswick. Why should that be? That is not B.C. rail, that is CP and CN.

You can take a 100-mile haul as example of that. In B.C. between Midway and Kraft, the rate charged by CP rail is $8 per cord to haul wood chips for 100 miles. In New Brunswick, to go 102 miles from Gallagher Ridge to Saint John, it is $13.50 a cord. Why? You take the CN in B.C. from Engen to Prince George, a distance of 83 miles, it is $8 a cord. In New Brunswick, from Kedgewick to Edmundston, a distance of 80 miles, it is $12.80 a cord, and that is CN. Why should that be?

If you are talking about the British Columbia Railway which is out developing in British Columbia, anywhere within 200 miles you can move a cord of chips for $6.44 a cord. Here in New Brunswick, if you want to move a cord of chips 200 miles, it is $21 a cord. That is what we are faced with.

The rail equipment that is used here in New Brunswick to move chips is antiquated and the cars are 3,700 to 4,000 cubic feet. You can go out in British Columbia and you will find cars out there that are 6,800, 6,900, 7,000 cubic feet, they are good, modern cars, but we have some old made-over boxcars and gondolas down here. If we are going to stay competitive in New Brunswick we have to have rates that are going to keep us competitive.

• 0955

Take the lumber industry, for instance. If you want to ship to somebody in St. John's, Newfoundland, who wants to buy 1,000 feet of lumber, you can buy it from B.C. and get it delivered from British Columbia to St. John's, Newfoundland, for $51 a thousand, that is what she pays for freight, $51 a thousands but if we have a sawmill here in New Brunswick and we want to ship lumber to St. John's, Newfoundland, it will range anywhere from $31 to $35.50 a thousand. Within the Atlantic Provinces, if we want to ship lumber to St. John's, Newfoundland, it costs $35 a thousand, but you can go to British Columbia and ship it for $51 a thousand. In my way of figuring, based on the mileage, it should be $13 a thousand from New Brunswick here to St. John's, Newfoundland. But no, it is $35.50. On the other hand, if we want to turn around and ship lumber from New Brunswick to Winnipeg, it is $66 to $67 a thousand. If you want to go to Edmonton, it is $70 a thousand. If we want to ship our lumber to Vancouver, it is $72 a thousand. Why?

[*Traduction*]

de bois au Nouveau-Brunswick. Je parle ici des sociétés CN et CP.

Pour transporter une cordée de copeaux sur une distance de 50 à 75 milles, les sociétés font 26 p. 100 de plus de revenus au Nouveau-Brunswick qu'en Colombie-Britannique. Pour la même cordée de copeaux transportée sur une distance de 75 à 100 milles, la société réalisera 22 p. 100 de plus. Pour la transporter sur une distance de 100 à 150 milles, elle réalisera 36 p. 100 de plus et 20 p. 100 de plus pour la transporter sur une distance de 150 à 200 milles. Comment cela s'explique-t-il? Je ne parle pas ici de la *British Columbia Railway* mais bien du CN et du CP.

Prenez par exemple une distance de 100 milles. En Colombie-Britannique, entre Midway et Kraft, le CP impose un tarif de $8 la cordée de copeaux pour une distance de 100 milles. Au Nouveau-Brunswick, pour effectuer le trajet de 102 milles entre Gallagher Ridge et Saint-Jean, le CP exige $13.50 la cordée. Pourquoi donc? En Colombie-Britannique, pour les 83 milles qui séparent Engen de Prince George, le CN demande $8 la cordée. Au Nouveau-Brunswick, pour les 80 milles entre Kedgewick et Edmundston, le CN demande $12.80 la cordée. Expliquez-moi donc cela.

Avec la *British Columbia Railway* qui est en train de s'organiser en Colombie-Britannique, on pourra transporter une cordée de copeaux dans un rayon de 200 milles pour $6.44. En revanche, au Nouveau-Brunswick, pour déplacer une cordée de copeaux sur une distance de 200 milles, il en coûte $21. Voilà la situation.

L'équipement ferroviaire dont on se sert au Nouveau-Brunswick est désuet et la capacité des wagons varie entre 3,700 et 4,000 pi. cu. Les wagons utilisés en Colombie-Britannique peuvent contenir de 6,800 à 6,900 ou 7,000 pi. cu. Ce sont de bons wagons modernes tandis que nous ne disposons que de wagons couverts réaménagés et de wagons-tombereaux. Pour pouvoir relever le défi de la concurrence nous devons absolument disposer au Nouveau-Brunswick de taux de chemin de fer appropriés.

Prenez par exemple l'industrie du bois. On peut expédier de Colombie-Britannique à Saint-Jean, Terre-Neuve, 1,000 pi. cu. de bois pour $51. Mais un moulin, situé au Nouveau-Brunswick, qui voudrait expédier la même quantité de bois à Saint-Jean, Terre-Neuve, devrait exiger de $31 à $35.50 le 1,000 pi. A l'intérieur même des provinces de l'Atlantique, il en coute $35 le 1,000 pi. pour l'expédition à Saint-Jean, Terre-Neuve, alors qu'il n'en coûte que $51 pour le faire venir de Colombie-Britannique. D'après mes calculs, en se fondant sur la distance parcourue, on devrait exiger $13 les mille pieds entre le Nouveau-Brunswick et Saint-Jean, Terre-Neuve, et non pas $35.50. D'autre part, si l'on veut expédier du bois du Nouveau-Brunswick à Winnipeg, il en coûte $66 ou $67 les mille pieds. Pour aller jusqu'à Edmonton, il en coûte $70. Pour aller jusqu'à Vancouver, il en coûte $72. Je vous demande pourquoi.

[*Text*]

If we want to ship our lumber to Baltimore, out of New Brunswick here, it is $36 a thousand. If we go down across the line into Maine, to Calais, Maine, and load our lumber on rail cars there, it is $20.35 a thousand. If we want to ship it to Elizabeth, New Jersey, it is $35 a thousand out of New Brunswick. If we go to Calais, Maine, it is $17.50 a thousand.

If we want to ship to New York City, it is $35 a thousand. Calais, Maine is $17.50 a thousand. Calais is just across the border in the State of Maine here. Now how are we going to compete with the sawmills in Maine? There are many sawmills in Maine. They are shipping in the same market we are. With these rail rates we are hamstrung. We cannot compete. The sawmill industry in the province is going out of business unless something is done about it.

Here on the chart you have the rates, and this is the mileage down here. Here in New Brunswick in red is the cost of moving pulpwood, going like that. In blue is the cost of moving chips, like that. If you are in B.C., on the CN and CP you would be following the green line, which is much lower. If you are on the B.C. railways, you would be down here on the orange line. This is where New Brunswick is, up here with the red and the blue. And this is where our competitors are. Those are the rail rates.

At one time we drove the rivers in New Brunswick for our mills. There was a lot of river driving, and it served us well. But power dams were built and a number of things happened, and there is no more river driving. So we are totally dependent on the railway. But while we had river driving, the railway treated us much differently. We had one at Deersdale, which is about 130 miles north of here. When we were river driving, the railway gave us a rate of somewhere—river driving stopped in the last 10 or 12 years. I want to go back 10 years or so. The railway gave us a rate of around $3.50 a cord from Deersdale to Saint John. Today with no more river driving the rate is $15 a cord.

Now go up north into Madawaska County. We had a rate up there at one time of around $5.00 to $5.50 a cord to Saint John. Today that rate is $21 a cord. There is no competition so the rail rates have gone up.

River driving is gone, so we are faced with a very difficult situation. Either the railways have to service the industry within New Brunswick or we are going to face a very difficult situation and the forest industry's future will not be bright.

• 1000

The Chairman: Thank you, Mr. Irving.

[*Translation*]

Pour expédier du bois du Nouveau-Brunswick à Baltimore, il en coûte $36 les mille pieds. Le transport de notre bois, si nous l'expédions de Calais, Maine, de l'autre côté de la frontière, et le chargeons à bord de wagons sur place, coûte $20.35 les mille pieds. L'expédition entre le Nouveau-Brunswick et Elizabeth, New Jersey, coûte $35 les mille pieds. De Calais, Maine, c'est $17.50.

Pour aller jusqu'à New York, le transport coûte $35 le mille pieds. De Calais, Maine, c'est $17.50 le mille pieds. Calais se trouve juste de l'autre côté de la frontière dans l'État du Maine. Comment pouvons-nous, dans une telle situation, relever le défi de la concurrence et des moulins de l'État du Maine? Il y a beaucoup de moulins dans cet État. Leur marché est le même que le nôtre. Ces tarifs d'expédition nous sont fatals. Nous ne pouvons pas relever le défi de la concurrence. L'industrie du bois de la province périra à moins qu'on ne prenne des mesures.

Sur le tableau que vous avez sous les yeux vous pouvez voir quels sont les taux exigés pour la distance à parcourir. En rouge, vous pouvez constater ce qu'il en coûte pour transporter la pulpe au Nouveau-Brunswick. En bleu, on peut voir ce qu'il en coûte pour transporter des copeaux. La ligne verte indique ce qu'il en coûte en Colombie-Britannique pour le transport par le CN et le CP. C'est nettement inférieur. La ligne orange indique les tarifs demandés par la *British Columbia Railway*. Mais la Colombie-Britannique est au sommet et les tarifs qui s'appliquent ici sont en rouge et en bleu. Voilà où sont nos concurrents.

A une époque nous avions recours à nos rivières pour le transport du bois vers les moulins du Nouveau-Brunswick. Ce système fonctionnait très bien. C'est alors qu'on a entrepris de construire des barrages, ce qui a mis un terme au transport par voie d'eau. Nous ne pouvons donc plus compter que sur le chemin de fer. Tant que le transport par cours d'eau existait, les chemins de fer étaient beaucoup plus conciliants. Par exemple, il existait une ligne de chemins de fer entre ici et Deersdale. Tant que le transport par voie d'eau existait, les chemins de fer n'exigeaient qu'un taux de... on a cessé d'avoir recours aux rivières il y a 10 à 12 ans. J'aimerais remonter à quelques dix années en arrière. Le tarif exigé était de $3.50 la cordée entre Saint-Jean et Deersdale. Aujourd'hui, pour la même distance, le tarif est de $15 la cordée.

Prenez maintenantt le cas du comté de Madawaska dans le nord. A une époque, le tarif était de $5 à $5.50 la cordée à partir de Saint-Jean. Aujourd'hui, il en coûte $21 pour transporter là-bas la même cordée. La concurrence des autres moyens de transport n'existant plus, les tarifs de chemins de fer ont monté en flèche.

Nous ne pouvons plus compter sur les cours d'eau, nous faisons face à une situation impossible. Il faut que les chemins de fer desservent l'industrie à l'intérieur du Nouveau-Brunswick de façon appropriée, sans quoi nous serons dans une situation impossible et l'industrie forestière fera face à un avenir très sombre.

Le président: Merci, monsieur Irving.

[*Texte*]

Accompanying Mr. Irving this morning are Mr. Harry Boyles and Mr. Gerald B. Lawson, executives of the corporation.

Mr. Whittaker is first.

Mr. Whittaker: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Irving, you sounded very much like I would have been, had this hearing been in British Columbia, maybe not just for the lumber industry but also for the food industry, because your complaints are very much the same as we have out there. I also am very surprised at the high percentage more that you are paying here than the lumber industry in British Columbia, because they are always complaining about the high rates that they have as far as shipping their goods is concerned, mainly because of the competition from the American rail lines, whose rates are so much lower than they are on the Canadian railways.

You were talking about shipping into Vancouver and Edmonton and it was about two cents more to Vancouver than to Edmonton. Maybe it is obvious to you that the competitive rate does not go both ways, but only this way, as far as lumber is concerned.

The interior of British Columbia, Alberta and the Prairies have very similar circumstances, to what you have. You talked about CP's and CN's revenues and I was questioning the President of the CNR in this committee in Ottawa not too long ago and he was talking about revenue. I was talking about rates from one place to another and, of course, he told me that their revenue was lower than anywhere else in the world. But I am more interested in the exact rates.

One of the interesting areas in the lumber movement of course in British Columbia is north to south. Across the line in the United States competition is very keen, as far as rail rates are concerned. But Canadian rail lines do not even want to provide cars for the forest industry out there. They tell them to go and buy their own, or rent their own. I was just wondering if you have had that sort of treatment here in New Brunswick as well. Will they supply you with cars? They do not want any Canadian cars out there going into the United States. As I said, they tell us to go and rent our own, or buy our own and, then they will haul them across. Do you have that sort of situation here?

Mr. Irving: You people have done very in B.C., and you have to be congratulated. There are a lot of things that go on and on, but in B.C. you do not require a volume commitment. But here in New Brunswick railways want long-term volume commitments in exchange for lower rates. Is that not right, Mr. Boyles?

• 1005

Mr. Harry Boyles (Executive, J. D. Irving Limited): Right.

[*Traduction*]

M. Irving est accompagné ce matin de M. Harry Boyles et de M. Gerald B. Lawson, directeurs de la Société.

M. Whittaker est le premier sur la liste.

M. Whittaker: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Irving, vous dites à peu près ce que moi j'aurais dit si cette audience avaient eu lieu en Colombie-Britannique, non seulement au sujet de l'industrie du bois mais aussi de l'industrie alimentaire, car vous vous plaignez de la même chose que nous. Je suis très étonné du fort pourcentage supplémentaire que vous devez payer par rapport à l'industrie du bois de la Colombie-Britannique car, là-bas, les entrepreneurs se plaignent constamment du coût du fret, surtout parce que les chemins de fer américains ont des tarifs beaucoup moindres que leurs concurrents canadiens.

Vous avez dit que le transport vers Vancouver coûtait environ 2c. de plus que celui vers Edmonton. Vous trouvez peut-être évident que les tarifs concurrentiels ne puissent s'appliquer dans les deux directions pour le transport du bois, seulement dans celle-ci.

Dans l'intérieur de la Colombie-Britannique, en Alberta et dans les Prairies, on retrouve les conditions que vous décrivez. Vous avez parlé des revenus du CP et du CN; j'ai justement posé des questions au président du CN il n'y a pas très longtemps, à Ottawa, au cours d'une séance de notre Comité et il a constamment parlé de revenu. Je lui ai parlé des tarifs entre certaines villes et il m'a répondu que le revenu du CN était inférieur à celui de toutes les sociétés de chemins de fer du monde. Toutefois, ce qui m'intéresse le plus, ce sont les tarifs exacts.

Le trajet le plus intéressant du bois en Colombie-Britannique, est celui qui va du nord au sud. De l'autre côté de la frontière américaine, la concurrence est très serrée en ce qui concerne les tarifs ferroviaires. Les sociétés de chemins de fer canadiennes ne veulent toutefois pas fournir de wagons aux industries forestières là-bas. On leur dit d'acheter ou de louer leurs propres wagons. Je me demande si c'est la même chose pour vous au Nouveau-Brunswick. Et-ce qu'on accepte de vous fournir des wagons? Est-ce vrai qu'on refuse d'envoyer les wagons canadiens aux États-Unis? Donc, on demande aux sociétés d'acheter ou de louer leurs propres wagons que les sociétés canadiennes transporteront ensuite aux États-Unis. Est-ce pareil ici?

M. Irving: L'industrie forestière en Colombie-Britannique a énormément de succès et mérite nos félicitations. Elle a bien des problèmes, mais au moins, en Colombie-Britannique, on n'est pas obligé de promettre un certain volume. Au Nouveau-Brunswick, les sociétés de chemins de fer ne nous accordent des tarifs réduits que lorsqu'on s'engage à fournir à long terme un volume donné, n'est-ce pas, monsieur Boyles?

M. Harry Boyles (Directeur, J. D. Irving Limitée): C'est exact.

[*Text*]

Mr. Irving: I understand most of the cars that you have in British Columbia are large cubic cars, good cars. Here in New Brunswick the cars that we have are old and antiquated, compared with those in the United States. Their cars are 5,700 or 5,800 cubic feet, and ours are 3,700 or 4,000 cubic feet. So you cannot compete with them.

The Chairman: Thank you, Mr. Whittaker.

Mr. Whittaker: May I have just one more?

The Chairman: I am sorry, but I will permit only one question. I will put you on the second round, if we have time, sir.

Mr. Harquail is next.

Mr. Harquail: Mr. Irving, you presented a very effective case this morning. I am wondering if you could inform the Committee what support you are receiving from the provincial government, the Cabinet, in terms of the argument that you made this morning?

Mr. Irving: Every opportunity we get to see the Premier, the ministers, the members of the government, we try to impress on them the grave situation that we are facing in the forest industry and that something must be done about it.

Mr. Harquail: I am linking this to your statement of how important it is for resource industries and that we must have assistance in order for these industries to survive. The Minister of Natural Resources and the Cabinet then are supporting you in the argument that you put forward this morning.

Mr. Irving: We are getting support but nothing has happened yet.

Mr. Harquail: Have the officials of the Canadian National Railways been down to New Brunswick and, if so, have you been able to make that type of presentation to convince them that they have to be more reasonable in this area?

Mr. Irving: We have not been very effective in talking with the CP or CN rail, regarding getting better rates in New Brunswick.

Mr. Harquail: Just in a general way, since it is transportation week and we are having CTC hearings and the Transport Committee is here, I am wondering if you could just make a general comment, Mr. Irving, on what your impressions are with respect to the federal government's participation, not only in northern New Brunswick or the Atlantic Provinces but in this area here, in terms of highways, the total input or participation in the last year or so in construction, in aid through DREE, trade and industry, transport, creating assistance to the economy, employment and this type of thing.

Mr. Irving: I believe I should stick to railways this morning. But money coming in here, basically DREE money and so on, could be well spent on getting proper rail cars for wood products, proper rail cars for potatoes . . .

An hon. Member: Hear! Hear!

Mr. Irving: . . . and other commodities that are produced within the province, something that would actually change the

[*Translation*]

M. Irving: Si je ne me m'abuse, la plupart des wagons en Colombie-Britannique ont une grande capacité et sont de très bonne qualité. Au Nouveau-Brunswick, les wagons sont de véritables antiquités comparés à ceux des États-Unis où les wagons ont 5,700 ou 5,800 pieds cubes; les nôtre ne font que 3,700 ou 4,000 pieds cubes. On ne peut vraiment pas leur faire concurrence.

Le président: Merci, monsieur Whittaker.

M. Whittaker: Me permettez-vous une autre question?

Le président: Je suis désolé mais je n'autorise qu'une seule question. Je vais inscrire votre nom pour un second tour, si nous avons le temps.

Le suivant est M. Harquail.

M. Harquail: Monsieur Irving, vous avez très bien défendu votre cause ce matin. Ne pourriez-vous pas dire au Comité quel appui vous recevez du gouvernement provincial et du Cabinet?

M. Irving: Chaque fois que nous le pouvons, nous rencontrons le premier ministre, les ministres et autres députés pour essayer de leur faire comprendre la gravité de la situation à laquelle l'industrie forestière doit faire face et pour leur demander quoi faire.

M. Harquail: Vous avez dit que c'était très important pour l'exploitation de nos richesses naturelles et que, sans aide, ces industries ne pouvaient survivre. Le ministre des Richesses naturelles et le Cabinet sont donc d'accord avec l'argument que vous avancez ce matin?

M. Irving: On nous appuie mais rien ne se produit.

M. Harquail: Les administrateurs du Canadien national sont-ils venus au Nouveau-Brunswick; le cas échéant, avez-vous pu leur présenter vos instances afin de les convaincre qu'ils devaient se montrer plus raisonnables dans la région?

M. Irving: Nous n'avons pas vraiment réussi à discuter de tarifs plus avantageux au Nouveau-Brunswick avec des représentants du CP et du CN.

M. Harquail: Comme c'est la semaine des transports, que la CCT et le Comité des transports tiennent des audiences ici, je me demande si vous ne pourriez pas nous dire ce que vous pensez de la participation du gouvernement fédéral dans la région ici ainsi que dans le Nord du Nouveau-Brunswick ou dans toutes les provinces Maritimes; ce que vous pensez de l'aide financière apportée par le MEER, le ministère de l'Industrie et du Commerce et le ministère des Transports pour la construction d'autoroutes en vue d'aider l'économie, l'emploi et tout le reste.

M. Irving: Ce matin, nous ne devrions discuter que des chemins de fer. En fait, l'argent que dépense le MEER dans la région pourrait très bien servir à l'achat de bons wagons pour transporter les produits du bois, les pommes de terre . . .

Une voix: Bravo!

M. Irving: . . . et toutes les autres denrées produites dans la province. Ainsi, on changerait le climat économique et toute

[*Texte*]

climate, so that our industry will flourish. And when our industry flourishes everything else will come along with it. And money must be spent wisely to change the economy.

Mr. Harquail: I just want to close, Mr. Chairman, by taking the opportunity to publicly congratulate Mr. Irving and his group for everything they have been doing in New Brunswick and to encourage his group and all his varied interests to continue the excellent contribution that is being made to New Brunswick. I know, as a member of Parliament for New Brunswick, I will be quite prepared, through this or any other committee, to support that type of development that is much needed in New Brunswick and in Atlantic Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. McCain is next.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I wish to congratulate the witness for the factual type of presentation he has made on a statistical basis, because I think that is very understandable. It presents the Committee with the relative competition position of this area with other areas of Canada and with our competitors in the United States—because basically our natural trade does go north and south and I believe if freight rates were on a favourable basis most of the lumber would go south from here, with some going to other destinations.

But I would like to ask one question. If I remember correctly, some years ago there was a considerable movement of sawed lumber from the New Brunswick area to Central Canada. Do freight rates permit that movement of lumber at all now?

Mr. Irving: We ship very little lumber to Central Canada at the present time. Our lumber basically goes to the Atlantic area, to the New England area and for export overseas.

Mr. McCain: Basically, freight rates are such that we are not competitive in the central Canadian market.

• 1010

Mr. Irving: If we cannot compete with the mills in Ontario and Quebec . . .

Mr. McCain: But we used to.

Mr. Irving: We used to at one time, that is correct.

Mr. McCain: We were quite competitive.

Mr. Irving: Right.

Mr. McCain: Do you think the volume of wood to be hauled in all its forms in New Brunswick could turn a profit to the railroad with better rates for volume movement? Are the economies of scale being ignored by the rail transportation system of New Brunswick?

Mr. Irving: The railways in New Brunswick should be used to develop the province and they are not being used to do that at the present time. The rails are there; we have a fine network of tracks in New Brunswick and a lot of them are being abandoned which is a mistake. As a matter of fact we have a mill down at Lake Utopia, which is 45 miles from Saint John. We built a sawmill complex down in that general area and

[*Traduction*]

notre industrie en serait florissante. Une fois notre industrie en plein essor, le reste suit. Il faut dépenser avec sagesse l'argent dont on dispose si on veut transformer la situation économique.

M. Harquail: En terminant, j'aimerais profiter de l'occasion pour féliciter publiquement M. Irving et ses collègues de tout ce qu'ils ont fait au Nouveau-Brunswick, et j'aimerais les encourager à maintenir la diversité de leurs intérêts pour continuer d'aider aussi bien le Nouveau-Brunswick. En tant que député du Nouveau-Brunswick, je suis tout à fait disposé à recommander, par l'entremise de ce Comité ou d'un autre, le genre d'expansion nécessaire à la province et à toutes les Maritimes.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Monsieur McCain, c'est à votre tour.

M. McCain: Monsieur le président, je désire remercier le témoin de son exposé aussi factuel, reposant sur des statistiques, car il a été très facile à suivre. Il a présenté au Comité la position relativement concurrentielle de la région ici par rapport à d'autres régions du Canada et à nos concurrents américains car notre commerce se fait naturellement du nord au sud surtout et j'ai bien l'impression que si les tarifs étaient plus favorables, la plupart du bois serait expédié vers le sud, une petite partie allant vers d'autres destinations.

J'aimerais maintenant lui poser une question. Si je ne m'abuse, il y a quelques années, énormément de bois scié était envoyé du Nouveau-Brunswick vers le centre du Canada. Les tarifs actuels permettent-ils encore ce commerce?

M. Irving: Nous n'envoyons presque plus de bois vers le centre du Canada; notre production se vend dans la région de l'Atlantique, en Nouvelle-Angleterre ou à l'étranger.

M. McCain: Les tarifs sont donc trop élevés pour que nous puissions faire concurrence sur le marché du centre du Canada.

M. Irving: Si nous ne pouvons faire concurrence aux scieries de l'Ontario et du Québec . . .

M. McCain: Nous le pouvions avant.

M. Irving: Oui, vous avez raison.

M. McCain: Notre production était assez concurrentielle.

M. Irving: En effet.

M. McCain: Ne croyez-vous pas que le volume de bois expédié du Nouveau-Brunswick sous formes diverses pourrait rapporter un profit aux sociétés de chemins de fer si on fixait de meilleurs tarifs proportionnels au volume? Les chemins de fer au Nouveau-Brunswick ignorent-ils ce que sont les économies d'échelles?

M. Irving: Les sociétés de chemins de fer au Nouveau-Brunswick devraient maintenant savoir comment mettre en valeur la province mais elles l'ignorent toujours. Les voies ferrées existent, d'ailleurs nous avons un bon réseau, mais elles sont presque toutes laissées à l'abandon; c'est une erreur. Nous avons construit une scierie, au lac Utopia, à 45 milles de Saint-Jean, mais les sociétés de chemins de fer ont laissé

[*Text*]

before we got the sawmill finished the railways abandoned the line. We had a paper mill and a sawmill complex and no train, so we bring our waste for the paper mill into Saint John by rail and we transship it or we have to truck our paper up to Saint John and put it on rail cars here. It is just not practical. We have to truck our lumber, if it is going by rail, back to Saint John or over to Calais, Maine. It is terrible. The railways are not being used to develop the province and they must be used to develop the province.

Mr. McCain: If they took advantage of the volumes available do you not feel that they could give us better rates? Really, they have priced themselves out of the transportation business in the lumber market. You are moving by road and other companies, such as St. Anne Mackawic Pulp and Paper Company Limited are moving their products by road, not by rail any more; would the volume available improve the position of the rails if they would make a concentrated effort to move that product on . . .

Mr. Irving: No question about that. I do not understand how they operate but they are just ignoring the business. They are not going after the business and they do not want the business so far as we can find out.

The Chairman: Thank you Mr. McCain. Mr. McRae.

Mr. McRae (Fort William): Thank you, Mr. Chairman.

I am appalled at what you say is the difference in rates having travelled around British Columbia a little bit on freight trains and so on. Some of the problems of moving bulk materials in British Columbia are amazing and the fact that your rates are considerably higher is just beyond any comprehension.

It seems to me ridiculous at this particular point with the grave energy shortage that we are going to face—and last week we had two major studies one international and one national indicating that we are running out of oil very shortly—that we do not have more aggressive railroads when the amount of energy required per ton mile would be considerably better than trucking. Can you explain just why it is—you make this statement and I believe it—that the railroads just do not care for business? They are not aggressive, their attitude is to hell with it; can you explain that?

Mr. Gerald B. Lawson (Executive, J. D. Irving Limited): I wonder if I could comment on that?

The Chairman: Yes, Mr. Lawson.

Mr. Lawson: Basically the railroads are the ones who are creating the problem. They are establishing the rates that somehow or other we have to live by. We are talking about industries that are vital to the importance of our province. We live by the forest industry. Our success has ben left in part to a dependence on the attitude of the railways, but is it entirely right to stop there; I do not think so. The philosophy that the railroads are operating by has been established by Parliament.

[*Translation*]

tomber la ligne avant la fin de sa construction. Nous avons donc une papeterie et une scierie mais pas de train; nous apportons donc les déchets destinés à la papeterie à Saint-Jean, par voie ferrée, et nous les transbordons, ou nous transportons notre papier par camion jusqu'à Saint-Jean où nous le mettons dans des wagons. Ce n'est pas très pratique. Si le bois doit être expédié par train, nous devons l'apporter par camion jusqu'à Saint-Jean ou même jusqu'à Calais, dans le Maine. C'est épouvantable. Les chemins de fer ne servent pas à la mise en valeur de la province, et pourtant on devrait les utiliser à cette fin.

M. McCain: Si les sociétés de chemins de fer pouvaient déplacer le volume que vous leur confieriez, ne croyez-vous pas qu'elles pourraient offrir de meilleurs tarifs? Elles ont fixé des tarifs tellement élevés qu'elles se sont elles-même éliminées du marché du transport du bois. Vous avez choisi les transports routiers et d'autres sociétés comme la *Nackawic Pulp and Paper Company Limited* de Sainte-Anne ont-elles aussi choisi les transports routiers. Le volume que les chemins de fer pourraient transporter n'améliorerait-il pas leur position s'ils faisaient un effort concerté . . .

M. Irving: Sans aucun doute. Je ne comprends pas leur gestion; les sociétés nous négligent tout à fait. D'après ce dont nous avons pu nous rendre compte, elles ne sont pas du tout intéressées.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur McRae.

M. McRae (Fort William): Merci, monsieur le président.

Je suis ahuri de voir la différence entre les tarifs de la Colombie-Britannique et ceux des Maritimes, puisque j'ai pas mal voyagé en Colombie-Britannique pour me renseigner sur les convois de fret. Certains des problèmes que pose le transport de matériaux en vrac, en Colombie-Britannique, sont incroyables et je n'arrive pas à comprendre pourquoi vos tarifs seraient considérablement plus élevés.

Il me paraît ridicule de ne pas avoir de sociétés de chemins de fer plus déterminées puisque la quantité de carburant utilisé au mille, par tonne, est certainement beaucoup plus faible que pour les camions; c'est important surtout avec la pénurie d'énergie qu'on nous annonce. La semaine dernière, deux grandes études, l'une internationale et l'autre nationale, ont affirmé que nous manquerions de pétrole très bientôt. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi les sociétés de chemins de fer s'intéressent si peu à ce secteur? Elles ne sont pas du tout déterminées et elles semblent même s'en ficher complètement. Comprenez-vous cela?

M. Gerald B. Lawson (directeur, J.D. Irving Limited): Permettez-moi une observation.

Le président: Allez-y, monsieur Lawson.

M. Lawson: Les sociétés de chemins de fer sont celles qui créent les problèmes. Elles fixent des tarifs dont nous devons nous accommoder bon gré mal gré. Et pourtant ces entreprises sont indispensables à l'économie de notre province. Nous vivons de l'industrie forestière. Notre succès a été en partie dû à notre dépendance vis-à-vis des sociétés de chemins de fer mais je ne crois pas qu'il faille s'arrêter là. Les principes de gestion des chemins de fer ont été établis par le Parlement.

[*Texte*]

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Lawson: So if it is going to be changed, gentlemen, you people are going to have to change it. We have to develop an approach based on a regional basis and get away from the concept that the user pays. User pay is a fine sensible system, but it cannot be universally applied. We do not apply it to our highways, we do not apply it to our seaway, we do not apply it to any number of other areas where we are down to talking about something that contributes to the economics of the country. So in terms of the province, we have got to get away from the idea that the railroads are going to run a business like any other business. We have enterprises that are not successful; you do not devote your energies to those, you go on to something that you can make go. You have told the railroads, "You have got to be profitable, you have got to succeed like any other business." In that case, they are going to respond the same way that we do. You address yourself to the areas that can make you successful.

• 1015

Mr. McRae (Fort William): Absolutely. I could not agree with you more. The user-pay concept makes no sense in this country.

Mr. Lawson: Not if you want the region to develop.

Mr. McRae (Fort William): As a nation, we cannot possibly survive if we are going to have this concept; I agree with you entirely.

An hon. Member: Otto Lang is two four-letter words.

The Chairman: Order, please! Order, please! Unless the members do not want to, we will be short two witnesses. I have asked for your indulgence. There are two groups of witnesses here that we will just not be able to hear if the lengthy discussions continue. It is not to me, the scheduling has been made and if we do not follow it, these people who have taken their time to come before us this morning will not be able to be heard if we are not a little bit more brief. Mr. McKenzie.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Corbin, on a point of order.

Mr. Corbin: I want to inquire at this time if all the witnesses scheduled to appear are in fact here present. That would help us in perhaps providing additional time to members if they are not here.

The Chairman: Most of the witnesses are here. Others have indicated they would be here, say, at 10 o'clock or 11 o'clock.

Mr. Corbin: Okay, thank you.

The Chairman: I will not know that until their time is ready. Mr. Mckenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Irving, as you are in the gas and the oil business and as you seem to know a lot about sawmills and the forestry industry in New Brunswick, I would like to ask you if your firm as done any

[*Traduction*]

Des voix: Bravo!

M. Lawson: Si quelqu'un peut donc changer quelque chose, c'est vous. Les conditions devraient être fixées par région et on devrait abandonner le principe voulant que ce soit l'usager qui paie. Cela a beau être un système rationnel, il ne peut s'appliquer de façon uniforme. Le principe ne s'applique pas à nos routes, à notre voie maritime, ni à divers autres secteurs essentiels à notre essor économique. Pour la province, nous devons donc oublier l'idée que les sociétés de chemins de fer sont des entreprises comme les autres. Certaines entreprises ne sont pas rentables; on ne gaspille pas son temps pour celles-là, on ne s'occupe que de celles qui peuvent être rentables. On a ordonné aux chemins de fer de faire des profits comme n'importe quelle autre société. Ils réagissent donc exactement comme nous. On ne s'intéresse qu'à ce qui est rentable.

M. McRae (Fort William): Exactement. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Le principe de faire payer l'usager ne tient pas debout au Canada.

M. Lawson: Pas si vous voulez que la région soit mise en valeur.

M. McRae (Fort William): La nation ne peut survivre si nous continuons d'appliquer ce principe. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

Une voix: La décence nous empêche d'appeler Otto Lang par son nom.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Peut-être n'y tenez-vous pas, mais si vous continuez ainsi, nous allons manquer deux séries de témoignages. Je vous ai demandé votre indulgence car, si vous continuez à avoir de longues discussions, nous n'aurons pas le temps d'entendre deux autres groupes de témoins. Ce n'est pas pour moi, mais l'horaire a été ainsi fait et si nous ne nous y tenons pas, ceux qui ont pris la peine de venir devant nous, ce matin, n'auront même pas l'occasion de se faire entendre. Soyons plus brefs. Monsieur McKenzie.

M. Corbin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Corbin invoque le Règlement.

M. Corbin: J'aimerais savoir si tous les témoins qui sont censés comparaître sont ici. Sinon, les députés pourraient peut-être avoir quelques minutes de plus.

Le président: La plupart des témoins sont ici. D'autres ont dit qu'ils viendraient plus tard, vers 10 heures ou 11 heures.

M. Corbin: Très bien, merci.

Le président: Nous ne le saurons qu'au moment où ils doivent comparaître. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Monsieur Irving, vous avez une entreprise de gaz et de pétrole et vous semblez en savoir long sur les scieries et l'industrie forestière au Nouveau-Brunswick. J'aimerais donc vous demander si

[*Text*]

research into building a methanol plant? As you probably know, methanol is made from forest wastes and with the prospect of the gas shortages and gas rationing we are going to have to look to alternate fuel so we can keep the trucks and cars going. I would like to ask you if you have given any thought or done any research into New Brunswick building a methanol plant?

Mr. Irving: No, we have not.

Mr. McKenzie: You have not. Why?

Mr. Irving: Maybe we will have to get around to that someday but up to now I guess we have been occupied in other things. Maybe it is a good idea to take a look at it.

Mr. McKenzie: Yes, the federal government has set up a committee to look into the manufacturing of methanol and there has been considerable research done in the last few years. I do not know whether anybody in your firm belongs to the Canadian Forestry Association or any of the lumber associations that are doing research into the building of methanol plants; they are suggesting that they be built in high-unemployment areas like New Brunswick where you have a lot of forestry products. So your firm and New Brunswick might want to look into building a plant to manufacture methanol. Perhaps you would like to look into it. Do you have any further comments?

Mr. Irving: Harry Boyles will give you more details.

Mr. Boyles: We have been following the developments in other areas and keeping an eye on them but so far it has been uneconomical to develop a plant of that nature. We do follow developments like that. When something seems to be getting near to being feasible, then we would pursue is further.

Mr. McKenzie: All right. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, as we have suspected for many years, I have just had further confirmation about the matter of freight rates from Mr. Irving and his colleagues. I just want to remind Mr. Irving that if the expression is not used in Atlantic Canada, out West we call it "charging all the traffic will bear". And the rates have no relationship to the number of miles covered or the cost of hauling or the value of the product; it has to do with all the traffic will bear.

Mr. Chairman, I notice that Mr. Irving says that the rates that he quoted take into account a 15-per-cent subsidy under the Atlantic Region Freight Assistance Act. Has he or the lumber industry generally made representation to the Atlantic premiers, who gave up those rates and placed in jeopardy the lumber industry as well as others. Unless you are specifically selected under the agreement signed by the premiers with Mr. Lang recently, then you are in jeopardy of being at a further 15 per cent disadvantage on freight rates, as bad as they are now. What has been the position of the lumber industry in your organization in particular on this matter?

[*Translation*]

votre entreprise a étudié la possibilité de construire une usine d'alcool méthylique. Comme vous le savez, le méthylène est fait à partir des déchets du bois et, comme on s'attend à des pénuries de gaz, et donc à son rationnement, il nous faut chercher d'autres types de carburants pour continuer à faire avancer les camions et les voitures. Avez-vous fait des études, au Nouveau-Brunswick, sur la possibilité de construire une usine d'alcool méthylique?

M. Irving: Non.

M. McKenzie: Pourquoi pas?

M. Irving: Nous y arriverons peut-être, un jour, mais jusqu'à présent nous étions trop occupés par d'autres choses. C'est peut-être une très bonne idée à laquelle nous devrions réfléchir.

M. McKenzie: Certainement. Le gouvernement fédéral a créé un comité chargé d'étudier la fabrication de l'alcool méthylique et énormément de recherches ont été faites depuis quelques années. Je ne sais pas si quelqu'un de votre entreprise fait prtie de l'Association forestière du Canada ou d'une autre association de l'industrie du bois qui ferait des études sur la construction d'usines de méthylène. On a suggéré leur construction dans les régions où le taux de chômage est très élevé, comme au Nouveau-Brunswick où il y a beaucoup de forêts. Votre entreprise et le gouvernement du Nouveau-Brunswick devraient peut-être envisager la possibilité de construire une usine d'alcool méthylique. Avez-vous quelque chose à dire?

M. Irving: Harry Boyles aimerait vous donner plus de détails.

M. Boyles: Nous avons suivi ce qu'on a fait ailleurs mais, jusqu'à présent, la construction d'une telle usine ne serait pas rentable. Mais nous gardons ces projets à l'œil. Dès qu'il y aura apparence de rentabilité, nous ferons des études approfondies.

M. McKenzie: Très bien. Merci.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Irving et ses collègues viennent de nous confirmer ce que nous soupçonnions depuis des années au sujet des tarifs de fret. Si cela ne se dit pas dans les Maritimes, dans l'Ouest, on appelle cela exiger la limite de ce que les clients pourront accepter. Les tarifs n'ont absolument rien à voir avec le nombre de milles parcourus, ni avec les frais de traction ni avec la valeur du produit; on ne tient compte que des possibilités du client.

Monsieur le président, M. Irving a dit que les tarifs qu'il a cités tiennent compte de la subvention de 15 p. 100 accordée en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique. Est-ce que son entreprise ou d'autres de l'industrie du bois ont présenté des instances aux premiers ministres des Maritimes qui ont décidé de laisser tomber ces tarifs, mettant ainsi dans une situation précaire l'industrie du bois et bien d'autres encore? Au moins que vous ne soyez choisi pour bénéficier de l'accord signé très récemment par les premiers ministres avec M. Lang, vous risquez de perdre encore 15 p. 100 sur les tarifs marchandises même s'ils sont déjà assez mauvais. Dans le cadre de votre organisation,

[*Texte*]

• 1020

Mr. Irving: In regard to the . . .

Mr. Benjamin: Have you opposed the agreement that was signed by the premiers with Mr. Lang? The Atlantic Region Freight Assistance Act and the Maritime Freight Rates Act are out the window. In exchange you get some bucks for some more highways and airports and you lose the Atlantic Region Freight Assistance Act.

Mr. Lawson: I do not believe that we are fully familiar with the details of the agreement that has been worked out between Mr. Lang and the premiers. There has been reference to it in the press but not the kind of particulars that you have just suggested. But we could say this unequivocally, that if we have traded off freight rate assistance for moneys that are going to be applied to things that will make life more convenient, more comfortable, but that we have done that at the expense of giving up something that is going to make our industry more viable, then, in the terms of the trade, we have traded a rabbit for a horse.

We would most certainly hope that when it gets down to identifying those things that are going to get assistance, recognition will be made of the industry activity, which is basically going to determine our prosperity in this region. So, if it is on a selective basis, we have to ensure (a) that industrial raw materials are included on the list and (b) and most importantly, that these include intraregion shipments and not just interregion shipments. If we abandon intraregion shipment, we are going to be forgoing assistance in the very areas where it is needed the most.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. The last questioner will be Mr. Landers.

Mr. Landers: I understand that in the southern United States they have a high standard of air pollution control, which we do not have here and which we are just about to get into here. I understand that it is very costly for the southern United States. Does that give you a competitive advantage, the fact that you have not had to meet air pollution standards so far?

The Chairman: Mr. Lawson? Mr. Irving?

Mr. Irving: I am just a little bit off the transportation business but I . . .

Mr. Landers: It is related—people walk up and down the street and they have to breathe the air.

Mr. Irving: Fine. Some of us are having a hell of a time to keep breathing in the lumber industry these days. Mr. Landers, you wrote me a letter . . .

[*Traduction*]

quelle est l'attitude que prend l'industrie du bois de construction?

M. Irving: En ce qui a trait à . . .

M. Benjamin: Est-ce que vous êtes opposé à l'accord qui a été signé entre les premiers ministres et M. Lang? Cet accord fait disparaître les bénéfices de la Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la région atlantique et de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et en échange, fournit quelques dollars pour les voies routières et les aéroports, mais de toute façon, vous perdez l'aide fournie en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique.

M. Lawson: Je ne crois pas que nous soyons au courant de tous les détails de cet accord; on en a parlé dans les journaux, mais pas de ce que vous avez mentionné. Nous pouvons dire sans équivoque que si l'on a échangé ces subventions de transport des marchandises pour des sommes servant à rendre la vie un peu plus agréable aux dépens de notre industrie, alors je dirai que nous avons échangé un lapin pour un cheval.

Nous espérons que lorsqu'il s'agira de choisir les domaines d'aide, on suppléera à cette industrie la base de la prospérité dans notre région. Par conséquent, il s'agit de faire un choix; nous espérons que, *a*) seront inclus dans la liste, les matériaux bruts industriels, et *b*) qu'on choisira, point encore plus important, de subventionner le transport au sein de la région et non pas seulement entre les régions car c'est au sein de la région que le besoin est le plus pressant.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. La dernière personne sur ma liste est M. Landers.

M. Landers: J'ai cru comprendre que dans le sud des États-Unis, les normes de contrôle de pollution de l'air sont extrêmement élevées, or, ce n'est pas le cas ici où nous ne faisons que commencer d'agir dans cette voie et j'ai cru comprendre que cette prévention était extrêmement coûteuse aux États-Unis; aussi, donc cette optique, je me demande si le fait que vous n'êtes pas obligé d'appliquer ces normes ne vous confère pas un avantage sur vos concurrents du sud des États-Unis?

Le président: Monsieur Lawson? Monsieur Irving?

M. Irving: Je suis placé un tout petit peu en dehors des affaires de transport mais . . .

M. Landers: Cela intéresse des passants qui doivent respirer cet air.

M. Irving: Très bien. Certains d'entre nous ont bien du mal à continuer à respirer dans l'industrie du bois de construction. Monsieur Landers, vous m'avez écrit une lettre . . .

[*Text*]

Mr. Landers: That is correct.

• 1025

Mr. Irving: . . . about two weeks ago and you said that you were going to have to talk in the House about air pollution and Irving Pulp and Paper, and did we have anything to say? That was the first time I ever received a letter from you and I am glad that you are interested, and I wish you were just as interested in transportation and a lot of other things that go on here that make industry run. As far as Irving Pulp and Paper are concerned in their pollution, we have done our best to meet the standards that are required. We have the best recovery boiler that you can buy, the best precipitator that you can buy, and I can name off a number of different things in our mill that we have bought, many, many things. The people at the mill are very, very conscious of the problems. We are doing our best to solve those problems and we wish you would understand. We invite you to come and see us, talk with us, and we will show you what we are doing.

But if you do not have industry that is viable and is throwing off cash to buy these things, what are you going to do? And that gets back to transportation. We have to get our cost down here in New Brunswick, in the pulp and paper industry, so we can stay viable and have a cash flow so we can do these things, cut down air pollution. That is just basic.

Mr. Landers: The question I asked is that you do have a competitive advantage compared to the people in the southern United States in the pulp industry and . . .

Mr. Irving: Look, I do not know of any competitive advantage we have here over the people in the southern United States in the pulp business.

Mr. Landers: Air pollution control.

Mr. Lawson: Quite the contrary, Mr. Landers. In terms of a competitive advantage, Mr. Landers, you worry the hell out of me when your knowledge of an industry that is absolutely vital to the prosperity of this region is such that you do not know the serious competitive disadvantages we have and recognize the problem to the point where you want to help to try to restore the viability of the industry.

Mr. Landers, I would say this. If what is happening now in the sawmill industry spills over to happen in the pulp and paper industry, which accounts for 56 per cent of our provincial export, we are going to be an economic basket case. Those of us who live in this region and are proud of it are in no way interested in becoming dependent. We have a situation here, Mr. Landers . . .

Mr. Landers: Mr. Chairman, I can raise my voice too. I asked a question and it has not been answered.

[*Translation*]

M. Landers: C'est exact.

M. Irving: . . . il y a environ deux semaines. Vous m'indiquiez que vous alliez aborder ce sujet de la pollution de l'air à la Chambre dans le contexte de l'Irving Pulp and Paper et vous me demandiez si nous avions quelque chose à dire. C'est la première fois que je reçois une lettre de vous et je suis heureux que vous vous intéressiez à ce problème mais je souhaiterais que vous vous intéressiez autant au transport et à toutes sortes d'autres problèmes de survie de notre industrie. Nous avons, à l'Irving Pulp and Paper fait de notre mieux pour respecter les normes imposées dans le domaine de la pollution. Nous disposons de la meilleure chaudière de récupération de même que du meilleur appareil à précipitation que vous pouvez trouver et je puis vous citer aussi des quantités d'autres appareils que nous avons achetés. Et les personnes qui travaillent à la fabrique sont très au courant des problèmes qui se posent et nous aimerions que vous compreniez que nous avons fait de notre mieux pour résoudre ces problèmes; il vous suffit de venir; nous vous invitons à venir examiner la situation chez nous.

Mais sans industrie valable, c'est-à-dire si l'industrie doit dépenser pour acheter ces appareils, alors qu'allez-vous faire? Ceci nous ramène au problème des transports et je dirai qu'il nous faut réduire nos frais, au Nouveau-Brunswick, dans l'industrie de la fabrication de la pâte à papier, si nous voulons rester concurrentiels sur le marché et avoir les fonds nécessaires pour réduire la pollution de l'air. Si nous ne pouvons survivre nous ne pourrons nous occuper du problème.

M. Landers: La question que je posais était de savoir si, du fait que vous profitez d'un avantage sur le plan de la concurrence, par rapport au sud des États-Unis, . . .

M. Irving: Je vais vous dire franchement que je ne suis pas au courant de ce présumé avantage de notre industrie, du point de vue concurrence, sur le sud des États-Unis.

M. Landers: Mais au point de vue contrôle de la pollution atmosphérique, vous l'avez.

M. Lawson: Bien au contraire, monsieur Landers. Vous m'inquiétez au plus haut point lorsque je m'aperçois que vous ne vous rendez même pas compte que nous sommes très sérieusement désavantagés sur le marché de la concurrence dans une industrie qui est essentielle pour la prospérité de cette région.

Monsieur Landers, tout ce que je vous dirai, c'est que si l'industrie du papier et de la pâte à papier, qui contribue pour 56 p. 100 de nos exportations provinciales, tombait de la même façon que celle des scieries; il faudrait nous aider et les gens dans la région sont assez fiers pour ne pas vouloir d'une telle situation. Ici, monsieur Landers . . .

M. Landers: Monsieur le président, je puis aussi élever ma voix, car on n'a pas répondu à ma question . . .

[*Texte*]

The Chairman: Order, please. We will keep our voices down and . . .

Mr. Benjamin: No, I enjoyed this.

Mr. Lawson: I am sorry, Mr. Chairman. I understood that these were for recording purposes and I wanted to ensure that I was heard.

Mr. Landers: You are heard but you were not answering the question, Mr. Lawson.

An hon. Member: It will be on the record.

Mr. Lawson: I was trying to provide you with some information, Mr. Landers, about the competitive position of the pulp and paper industry in New Brunswick and its importance in terms of our viability.

Mr. Landers: The question was very narrow. Do you have a competitive advantage because you do not have to meet the standards of air pollution control? Yes or no? It is simple to answer, Mr. Lawson.

Mr. Lawson: All right, let us talk about that, then. We have assumed a competitive disadvantage in spending dollars, because of our location in the City of Saint John, on air pollution in advance of regulations requiring such expenditures. We have done that because we are interested in being good citizens as well as being economically viable. So we have spent that money and to that extent it presents a competitive disadvantage.

But that is not really significant. The major disadvantage that this industry has in Canada is high wages, high transportation costs. All these can be fixed if you want to let the Canadian dollar drift down to 80 cents. But in the meanwhile, if we are going to be viable, we cannot impose burdens on the industry that exceed its ability to pay. The Government of Canada has directed, and not unreasonably, that moneys be expended on pollution, on water pollution. We are at the mill within sight of this room, and it is located at the mouth of one of the largest flows into the Atlantic Ocean on the seaboard, yet we have had to put millions upon millions of dollars into water pollution, and properly so.

But the direction was by government that moneys be expended on water pollution first and air pollution next. We have put money into water pollution. We have, at the same time, in advance of legislation, put money into air pollution because we wanted to try to deal with the problem in the community.

Mr. Landers: Okay. A final question.

The Chairman: I am sorry, Mr. Landers, please.

Mr. Landers: No, but I would like to—you know, I have just been shouted at, Mr. Chairman.

The Chairman: I am sorry . . .

Mr. Landers: On a point of order, then, Mr. Chairman. This is the same Mr. Lawson who told me he could not vote for a

[*Traduction*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous allons rester calmes et . . .

M. Benjamin: Non, j'ai aimé cette altercation.

M. Lawson: Je m'excuse, monsieur le président. J'ai cru comprendre que c'était aux fins du compte rendu et je voulais m'assurer avoir été bien entendu.

M. Landers: On vous a entendu, mais vous ne répondiez toujours pas à la question, monsieur Lawson.

Une voix: Ce sera consigné.

M. Lawson: Je voulais, monsieur Landers, vous fournir des renseignements sur la situation au point de vue concurrence de l'industrie du papier et de la pâte à papier, au Nouveau-Brunswick, ainsi que de l'importance que cette industrie revêt pour notre survie.

M. Landers: La question était très précise: est-ce que vous avez, oui ou non, un avantage, au point de vue concurrence, du fait que vous n'avez pas à vous conformer à des normes de contrôle sur la pollution de l'air, monsieur Lawson?

M. Lawson: Alors, parlons-en. Vu notre situation géographique, à Saint-Jean, nous sommes désavantagés au point de vue coût sur le marché concurrentiel en nous conformant à des normes de contrôle de pollution de l'air, avant que des règlements nous imposent de telles dépenses, mais nous avons cependant agi en ce sens parce que nous voulions nous montrer bons citoyens en plus de fournir à la région une industrie économiquement viable. Nous avons donc dépensé jusqu'à un point où nous nous trouvons désavantagés au point de vue concurrence.

Mais cela n'est pas vraiment le problème le plus important. Ce qui nous désavantage avant tout, dans cette industrie au Canada, ce sont les salaires et les coûts élevés de transport. Tout ces problèmes seraient résolus si vous laissiez le dollar canadien descendre à 80 cents. Mais en attendant, si nous voulons rester en vie, nous ne pouvons pas imposer à notre industrie des fardeaux qui dépassent sa solvabilité. Le gouvernement du Canada a voulu, et non sans raison, qu'on dépense pour contrôler la pollution atmosphérique, la pollution de l'eau, etc. Vous pouvez voir d'ici notre fabrique; elle se trouve à l'embouchure d'un des plus larges estuaires, sur la côte de l'océan Atlantique et, pourtant, nous avons dû dépenser des millions de dollars pour enrayer la pollution de l'eau.

Mais les directives du gouvernement étaient qu'on dépense d'abord pour enrayer la pollution de l'eau puis, ensuite, pour la pollution atmosphérique, et c'est ce que nous avons fait. Nous avons, en même temps, et avant qu'une loi ne soit adoptée dépensé pour enrayer la pollution atmosphérique, car nous voulions aider à résoudre ce problème pour la communauté.

M. Landers: Très bien. Une dernière question.

Le président: Je m'excuse, monsieur Landers.

M. Landers: Non, mais j'aimerais . . . vous savez, on vient de me crier . . . monsieur le président.

Le président: Je m'excuse . . .

M. Landers: J'invoque alors le Règlement, monsieur le président. C'était M. Lawson aussi qui me disait qu'il ne

[*Text*]

person who would bring up air pollution in the House of Commons. It is okay to shout at me; I do not get intimidated easily. But I have been accused . . .

The Chairman: Mr. Landers, order, please. We will have to terminate this.

• 1030

Mr. Irving: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Irving.

Mr. Irving: We came here on transportation business this morning, we are gravely concerned about transportation business, and, as far as we are concerned, we do not want to pursue this pollution business any farther.

The Chairman: That is correct; we are here on a transportation reference and, basically, not on pollution. So, unfortunately, we will have to terminate the questions.

Mr. Irving, thank you very very much for an excellent presentation. Next, I would like to invite Mr. R. Gordon Baird, Commissioner, Department of Economic Development for the city of Saint John to address us. Mr. Baird has a brief statement for committee members.

Mr. Baird.

Mr. R. Gordon Baird (Commissioner, Department of Economic Development, City of Saint John): Mr. Chairman and gentlemen, I feel that I have a tough act to follow, after hearing the previous presentation, and I just simply wish to read into the record the concerns felt by the City of Saint John and, to a similar extent, the Saint John-Fundy Region Development Commission, which is in Mr. McCain's territory. And I have five concerns listed here.

The railway passenger service is of concern to the City of Saint John—and do not ask us about the last time we were on a train because the temptation was, before appearing here, to hop on a train and go for a ride just to frustrate such questions. I have ridden on trains, though, and I have taken my whole family on trains, to Montreal, sitting up all the way; and it is a trial, believe me.

But we are concerned about the talk of discontinuing rail passenger service to Saint John primarily because it is an alternative transportation route for passengers. The city also has a concern about air transport for passengers. We realize that Air Canada has restricted some services recently and that does concern us, but we understand it is primarily because they have fewer people travelling on aircraft and that when the demand goes up, the number of aircraft will go up also.

The thing that bothers me personally is when I come into Saint John, zoom in over Saint John, and there is a snow squall, and then I find myself sitting up overnight in Halifax.

[*Translation*]

pouvait pas voter pour une personne qui soulèverait cette question de la pollution de l'air à la Chambre des communes. C'est bien beau de crier après moi, mais je ne me laisse pas si facilement intimider. Mais j'ai été accusé . . .

Le président: Monsieur Landers, à l'ordre, s'il vous plaît. Nous allons devoir mettre un terme à ce sujet.

M. Irving: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Irving.

M. Irving: Nous sommes ici, ce matin, pour nous occuper de transports car c'est là un problème très grave et je ne veux pas continuer à discuter plus longtemps de cette question de pollution.

Le président: C'est exact, notre mandat est essentiellement de nous occuper des transports et non pas de la pollution. Par conséquent, malheureusement, il nous faut terminer ces dissensions sur la pollution.

Monsieur Irving, je vous remercie beaucoup pour votre excellent exposé. Et je voudrais maintenant inviter M. R. Gordon Baird, commissaire du ministère du Développement économique pour la ville de Saint-Jean à prendre la parole. M. Baird a préparé un bref exposé à l'intention des membres du Comité.

Monsieur Baird, vous avez la parole.

M. Gordon Baird (commissaire, ministère du Développement économique, ville de Saint-Jean): Monsieur le président, messieurs, je crois que la Loi à laquelle je dois me conformer est extrêmement dure mais, après avoir entendu le précédent exposé, je voudrais simplement faire consigner au compte rendu quelles sont les questions qui préoccupent la ville de Saint-Jean et tout autant, la Commission de développement de la région de Saint-Jean-Fundy qui se trouve dans le territoire de M. McCain. J'ai énuméré ici cinq questions qui nous préoccupent.

Je parlerai tout d'abord du service-voyageurs qui préoccupe la ville de Saint-Jean. Et ne nous demandez pas, quand, pour la dernière fois, nous avons pris le train car la tentation a été forte, avant de comparaître ici, de prendre le train pour éviter de telles questions. J'ai pris le train cependant, et avec toute ma famille, pour aller à Montréal et je puis vous assurer que c'est une épreuve.

Nous nous inquiétons cependant de ces bruits qui veulent qu'on supprime le service-voyageurs allant à Saint-Jean, principalement parce que c'est là, après tout, un autre moyen à la disposition des gens. La ville de Saint-Jean s'inquiète des conditions du transport aérien car nous nous rendons compte qu'Air Canada a restreint récemment certains de ses services. Je crois comprendre cependant que notre société agit ainsi principalement parce qu'il y a moins de gens qui prennent l'avion mais que, si la demande reprenait, on augmenterait les services.

Ce qui personnellement m'inquiète, c'est que lorsque je veux me rendre à Saint-Jean par avion et qu'il y a rafale de neige, je me trouve immobilisé pour la nuit à Halifax. J'aimerais donc

[*Texte*]

So we do suggest that this committee concern itself with the reliability of landings in the city of Saint John, this being, as you have heard, a major industrial city, where you have industrialists coming to and going from the city. When they are delayed, it has an effect on our enterprise, particularly in my department where we are trying to drum up industrial development. If people from other parts of the world, who are looking at Saint John as a place to locate a branch plant or an operation, find it difficult to get here and leave here, then it changes their attitude on location.

Highway connections, in particular the inter-urban highway connections, are a vital concern, and I think previous papers have suggested this. This province suffers somewhat, vis-à-vis Nova Scotia, in that we have three major cities—in our scale they are major cities—whereas Halifax-Dartmouth is one, and when you talk of competing with Halifax we are competing in three geographic locations. Therefore to me a modern, easy, fast highway system connecting the three cities is vital to our future growth. It also would help us passing the pulp trucks which are now unable to put their cargoes on the train.

• 1035

Attention is needed in the continuing expansion of our port facilities. If I had $50 million I would spend it on the ports because it generates trade through the port and it generates employment for people.

The particular need now, I believe, is on temperature-sensitive products such as potatoes and on pulp and paper. Coming up in the near future we hope is the development of potash in King's County and there will be a major shipments made through this port or near this port. There will be a need for development in the port to take care of that shipment.

In our shipbuilding business—there are those in this room who know that better than I do—in ship repair there is need for air cargo facilities to ship vital parts to vessels that are lying in our harbour and need repairs. They need to come in by air because time is of the essence.

Then dangerously I would touch again on the local freight of wood products throughout the province. It is a vital concern to the city as well as to the people who are trying to operate the wood products mills. If you have driven from anywhere to anywhere in this province and had to follow dozens of pulp trucks, some rather dilapidated, you would appreciate the cost of operating and the volume that travels our highways because they cannot travel by rail.

Mr. Chairman, that is the essence of my remarks.

The Chairman: Mr. Whittaker.

Mr. Whittaker: You were mentioning passenger service. I was going to consider this with the first witness. I was very pleased to hear you say that you were not averse to riding on a train and that you have done so. If the service is upgraded, the whole rail service, that type of service, do you think it will be used much more than it is today?

[*Traduction*]

que le Comité examine la sûreté des atterrissages à Saint-Jean puisqu'il s'agit d'une cité industrielle importante où il y a tout un va-et-vient d'industriels. Ces délais font tort à mon Service au moment où nous essayons de mousser le développement industriel de la ville et, d'autre part, lorsque des gens d'ailleurs dans le monde songent à venir implanter une usine à Saint-Jean et se trouvent devant des difficultés pour se rendre ou quitter Saint-Jean, ils changent d'attitude.

Du côté liaison routière, en particulier du côté liaisons interurbaines, essentielles, comme les documents précédents l'ont indiqué, notre province est plutôt désavantagée par rapport à la Nouvelle-Écosse car, chez nous, il y a trois villes qui sont, à notre échelle, importantes, alors qu'en Nouvelle-Écosse, on se concentre sur le centre d'Halifax-Darthmouth. Donc, à mon avis, un réseau routier rapide, moderne et pratique reliant les trois villes est une chose essentielle pour l'avenir de notre développement. Cela nous permettrait aussi de transporter ces camionnages de pâte à papier qui ne peuvent, pour le moment, l'être par le train.

Il faut aussi s'occuper de veiller à l'expansion continue de nos installations portuaires. Si j'avais 50 millions de dollars à dépenser, c'est dans les ports que je le mettrais car c'est par eux que se crée le commerce qui fournit de l'emploi.

Pour l'instant, les besoins se font particulièrement sentir dans le domaine des produits qui sont délicats, en cas de changement de température, tels que les pommes de terre et la pâte à papier et le papier. Par la suite, d'importantes expéditions de potasse venant du comté de King se feront par le port de Saint-Jean ou près de ce port. Il y a donc une nécessité d'agrandir le port.

Dans nos constructions maritimes, il y en a ici dans cette pièce qui le savent mieux que moi, dans le domaine du radoub, on aurait besoin d'avoir des installations facilitant le transport par voie aérienne de parties essentielles pour la réparation des navires qui sont là à attendre dans notre port. La voie aérienne est essentielle du fait de la nature pressée des réparations.

Puis, question très délicate, je vais à nouveau parler du transport de marchandises locales des produits du bois dans la province. Ces transports sont essentiels à la fois pour la ville et pour les gens qui exploitent les fabriques de produits du bois. Si vous aviez voyagé dans la province, vous auriez vu, en suivant des douzaines de camions chargés de pâte à papier, certains en mauvais état, combien coûterait ce transport routier qui est dû au fait qu'on ne peut faire des expéditions par chemin de fer.

Monsieur le président, voilà l'essentiel de mes remarques.

Le président: Monsieur Whittaker.

M. Whittaker: Vous avez parlé du service voyageurs et j'allais en discuter avec le premier témoin. J'ai été content de vous entendre dire que vous n'étiez pas contre le fait de voyager en train et que vous l'aviez fait. Aussi, dans cette optique, je vous demanderais si vous pensez qu'en améliorant

[*Text*]

Mr. Baird: Having watched people with their knuckles white with fear on aircraft, I would suspect there would be a fairly sharp increase in rail travel if it was interesting and comfortable.

Mr. Whittaker: In this part of Canada, bearing in mind that we are going into an energy crisis—we are going into more of an energy crisis than I think the people of Canada are really aware, in that our fossil fuels can very soon disappear. That will mean that highways and air travel may become less and less of importance. Is there fuel in this area that you can use, that is available now, not something that has to be found, but something that is here and available now, to use in this type of rail traffic?

Mr. Baird: That is a tough question, Mr. Whittaker, because our main natural renewable resources is wood, To think in terms of going back to the old wood burners is maybe farfetched.

Mr. Whittaker: How about coal?

Mr. Baird: We have a lot of rather low grade coal. I think the environmentalists, and I look at Mr. Landers, would . . .

Mr. Whittaker: What about the Bay of Fundy?

Mr. Baird: The Bay of Fundy tidal power, electric railways—maybe you are reaching something there but we have long distances to transmit the power. I do know that some of the railways have been looking, particularly in the West with the coal trains through to the coast, at all-electric rather than diesel-electric.

• 1040

The Chairman: Thank you, Mr. Whittaker.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: I will pass for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to ask the witness what concrete suggestions—he has outlined the problems—he has with respect to air, rail and road service, which should be implemented in this area to facilitate the development and the maintenance of growth in this city. You serve Southwestern New Brunswick in your capacity—am I correct there?

Mr. Baird: That is correct.

Mr. McCain: From Sussex across to St. Stephen back to Saint John in a round figure area. What specific things should be done at this moment in time?

Mr. Baird: Cost no object?

Mr. McCain: I think we have to be realistic about it.

Mr. Baird: Mr. McCain, I am no expert on transportation matters, but I have friends who live alongside valley railway and they were horrified and shocked one day in February because there was a train on it. They did not know what the

[*Translation*]

tout le service ferroviaire, vous croyez que les gens voyageraient plus par train qu'ils ne le font actuellement.

M. Baird: Ayant remarqué la pâleur des passagers ayant peur dans l'avion, je soupçonne qu'il y aurait une augmentation nette des voyages par train si ces voyages étaient intéressants et confortables.

M. Whittaker: Compte tenu du fait que nous nous enfonçons dans une crise de l'énergie beaucoup plus grave que la plupart des Canadiens ne se l'imaginent et que nos combustibles fossiles pourraient fort bien disparaître très bientôt, ce qui voudrait dire que les transports routiers et par voie aérienne pourraient perdre de leur importance, ne croyez-vous pas que, dans votre région, si l'on peut trouver du combustible maintenant, et non pas plus tard, on ne pourrait pas accroître l'utilisation des chemins de fer?

M. Baird: Voilà une question à laquelle il est difficile de répondre, monsieur Whittaker, car notre principale ressource renouvelable et naturelle est le bois et, à moins de songer à réutiliser les vieux brûleurs à bois . . . et cela paraît assez saugrenu.

M. Whittaker: Et qu'en est-il du charbon?

M. Baird: Nous avons pas mal de charbon maigre. Je pense que les défenseurs de l'environnement, et je jette un coup d'œil à M. Landers, seraient . . .

M. Whittaker: Et qu'en est-il de la baie de Fundy?

M. Baird: La puissance de la marée de la baie de Fundy pourrait servir dans le cas des chemins de fer mus par l'électricité . . . peut-être que vous avez là quelque chose d'intéressant mais il faut transmettre l'électricité sur de longues distances. Je sais qu'on a songé, particulièrement dans l'Ouest, à avoir des lignes électrifiées plutôt que des diesels-électriques.

Le président: Merci, monsieur Whittaker.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: Je passe, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, j'aimerais demander au témoin de nous faire quelques suggestions concrètes, maintenant qu'il nous a exposé les problèmes au sujet des transport aériens, ferroviaires et routiers, afin de faciliter l'essor et la croissance de la ville. Vous avez représenté le sud-ouest du Nouveau-Brunswick, n'est-ce pas?

M. Baird: En effet.

M. McCain: De Sussex jusqu'à St. Stephen, en passant par Saint-Jean. Que pourrait-on faire pour l'instant?

M. Baird: Sans s'occuper des coûts?

M. McCain: Nous devons tout de même être réalistes.

M. Baird: Monsieur McCain, je ne suis pas spécialiste des transports, mais j'ai des amis qui vivent le long de la voie ferrée qui suit la vallée et ils ont été tout à fait horrifiés d'y voir un train en février. Ils n'avaient pas la moindre idée de ce

[*Texte*]

dickens was going on, but that was the first train on it in a year and a half, and they had run a plough through. I think Mr. Irving has touched on it. We have a rail line that runs to Bonny River, and service just suddenly stopped one day, although it is true that the bridges are pretty dilapidated and shaky. I believe that the CTC has directed that they be fixed so trains can run over those lines. We have major railway lines going to Moncton of course which are underutilized for hauling wood products. The train to Montreal which goes to McAdam and through that area, and the train to St. Stephen, are both underutilized for freight service. Now passenger service is a different thing and I do not think I should get into that; that is anticipating the CTC hearings.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Baird, on behalf of the Committee thank you very much for taking the time to be with us. Thank you.

Our next witness which I would like to invite to the table, please, is Brunswick Mining. We have Mr. Gary Bushy, Terminal Operator. Mr. Bushy.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: On a point of order, while we are waiting for Mr. Bushy, it might be appropriate, on our side, to make the observation that in the interest of time we are going to voluntarily restrict ourselves to one or two questioners with each witness. I want to make that point because I do not want any of the witnesses who will be appearing before us this morning to go away with the impression that there is a lack of interest on the part of any of the members here, rather it is in the interest of gathering as much information as time will permit.

The Chairman: The point is very well taken, Mr. Forrestall, and we appreciate it. I hope that all the members will co-operate. Certainly, if we do not speed it up there will be at least one or two witnesses who will not be able to appear. By shortening the questions and the questioners we will invite briefs and statements from all the witnesses and I am sure this is our main goal in appearing in Saint John this morning.

Mr. Bushy, do you have an opening statement?

Mr. Gary Bushy (Terminal Operator, Brunswick Mining): Yes, Mr. Chairman, and gentlemen, I thank you for the invitation. Gentlemen, I represent Brunswick Mining and Smelting from the Bathurst area and also from the Port of Dalhousie. At the moment Brunswick Mining is into a very large expansion; we are planning on increasing our production by as much as 40 per cent. Our tonnage per day as of 1979 will be approximately 11,000 tons per day milled, which is quite a lot of ore.

• 1045

Part of our presentation today is on the new access road to the mine. We have been after the provincial government since January 19, to try to hold a meeting to discuss the new access road. This new road will cut off exactly 10.4 miles per round trip per day, which, if we are talking about energy consump-

[*Traduction*]

qui se passait car c'était le premier train sur la voie depuis un an et demi et l'on avait même passé la charrue. M. Irving en a parlé. Il existe une voie ferrée jusqu'à Bonny River, mais on a interrompu le service du jour au lendemain. Il est pourtant vrai que les ponts tombent en ruine. La CCT, je crois, a ordonné la réparation de ces ponts avant que les trains puissent emprunter la voie ferrée. D'autres voies ferrées plus importantes vont jusqu'à Moncton, mais on ne s'en sert pas suffisamment pour transporter les produits du bois. Le train qui se rend jusqu'à Montréal, en passant par McAdam et toute cette région, de même que le train qui va jusqu'à St. Stephen ne servent pas suffisamment au fret. Le service voyageurs est tout à fait différent et j'aime autant ne pas en parler. J'attends les audiences de la CCT.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Baird, au nom du Comité, je désire vous remercier d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer. Merci.

Le prochain témoin que j'invite à s'approcher du micro est M. Gary Bushy, responsable du terminus à la Brunswick Mining. Monsieur Bushy.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: J'invoque le Règlement pendant que nous attendons que M. Bushy s'installe. De notre côté, nous avons décidé volontairement que seul deux ou trois députés poseront des questions à chaque témoin. Je tiens à le dire car je ne voudrais surtout pas que les témoins de ce matin aient l'impression que les députés ne s'intéressent pas à ce qu'ils ont à dire. Nous avons pris cette décision pour pouvoir obtenir le plus de renseignements possibles en très peu de temps.

Le président: Vous avez bien raison, monsieur Forrestall, et nous vous en sommes reconnaissants. J'espère que tous les députés vont collaborer. Si nous n'accélérons pas les choses, un ou deux témoins n'auront pas le temps de comparaître. Nous ne devrions poser que des questions assez brèves pour encourager les témoins à présenter des mémoires et des déclarations; c'est d'ailleurs notre but à Saint-jean, ce matin.

Monsieur Bushy, aimeriez-vous faire quelques remarques préliminaires?

M. Gary Bushy (responsable de terminus, Brunswick Mining): Oui, monsieur le président, et messieurs. Je vous remercie d'abord de votre invitation. Messieurs, je représente la Brunswick Mining and Smelting, de la région de Bathurst et également du port de Dalhousie. En ce moment, la Brunswick Mining est en pleine expansion; elle prévoit augmenter sa production de près du 40 p. 100. D'ici 1979, nous broierons environ 11,000 tonnes de minerai par jour, ce qui représente une quantité considérable de minerai.

Une partie de notre exposé porte sur la nouvelle route d'accès à la mine. Depuis le 19 janvier, nous essayons d'obtenir un rendez-vous avec des représentants du gouvernement provincial pour en discuter. Cette nouvelle route raccourcirait d'exactement 10.4 milles l'aller-retour quotidien ce qui épar-

[*Text*]

tion—the average car gets approximately 16 miles a gallon—would save approximately 175,000 gallons of gasoline per year, with this one road. Also, the road we are using at the moment is, for lack of a better word, in a deplorable state. It is narrow, it is windy, it is bumpy, and there is a residential area included in approximately the first six miles of the road, and this is the area that we want to bypass completely. At the moment there are 1,600 hourly-paid employees travelling to the mine using a lot of cars per day, and within the past 2 years there have been 5 fatalities on this road, all employees of the mine or of the contractors of the mine. That is all I have to say about that road at the moment.

The road from Bathurst to Dalhousie, Mr. Harquail will attest to its shape. It is not very good. This brings us to Dalhousie. At the moment, 375,000 tons of zinc concentrate a year are being shipped through Dalhousie to Europe. With a 40 per cent predicted increase in production, this is going to be practically doubled, but not quite. There is a survey being done at the Port of Dalhousie, at the moment. I presume they are going to dredge it. There has been a lot of talk about dredging down there and I think dredging should be done in Dalhousie where we have a greater volume of transportable material. Right at the moment we have our depth at 34 feet, which is not adequate for the shipping we are using. We are getting larger ships, they are coming on in some lines as their production increases and we actually need a depth of 38 feet.

During the winter we have no night navigation, we have no night sailings or night dockings, which is costing the company money. We have to wait 24 hours at times to get in a ship because of high winds, because we have poor dredging facilities. It is not a reasonable service to expect from the government on dredging.

I have a few other things I would like to bring up about our famous CNR. I do not think I am going to go into it too much in depth because I think Mr. Irving covered the CNR very well today, so I will not go into that anymore.

Icebreaker service in the Bay of Chaleur is anywhere from poor to non-existent. We have a very hard time getting an icebreaker to come into the Bay, and a perfect example of this was this spring when the famous Restigouche harbour decided to break up, the ice moved up and down the river for a few days. From April 17 to April 24, we tried to obtain an icebreaker to break that ice. We could not do it and we had a ship waiting for seven days, and at $8,000 a day it gets just a little bit expensive. That is money out of our pockets.

I guess I am not going to go into anymore. I believe that is about it, gentlemen.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Bushy.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

[*Translation*]

gnerait environ 175,000 gallons d'essence par année, sur cette seule route, puisqu'une voiture moyenne consomme environ 16 milles au gallon. La route utilisée en ce moment est dans un état déplorable. Elle est étroite, exposée au vent et pleine de bosses et les six premiers milles traversent une zone résidentielle que nous aimerions éviter complètement. Pour l'instant, 1,600 employés rémunérés selon un tarif horaire empruntent cette route pour se rendre jusqu'à la mine; la route est donc passablement achalandée par des voitures, si bien que, ces deux dernières années, il y a eu cinq morts sur cette route, tous des employés ou des entrepreneurs de la mine. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment sur cette route.

La route qui va de Bathurst à Dalhousie est dans un état dont M. Harquail pourra témoigner. Elle est en piteux état et c'est la route qui nous amène à Dalhousie. Actuellement, 375,000 tonnes de concentré de zinc sont envoyées chaque année en Europe, en passant par Dalhousie. Comme on s'attent à une augmentation de 40 p. 100 de notre production, ce volume va presque doubler. On est en train de faire un sondage du port de Dalhousie pour savoir s'il faut le draguer ou non. On en parle beaucoup et je crois qu'on devrait le faire à Dalhousie parce que le volume des matériaux transportables y est plus grand. En ce moment, la profondeur maximale est de 34 pieds, ce qui est insuffisant vu les navires que nous utilisons. Nous allons acquérir des navires encore plus grands au fur et à mesure de l'augmentation de la production et, un jour, il nous faudra une profondeur de 38 pieds.

Pendant l'hiver, il ne se fait pas de navigation ni d'amarrage de nuit, ce qui fait perdre de l'argent à la société. Parfois, les navires ont jusqu'à 24 heures de retard à cause de la vélocité des vents et de l'état de notre matériel de dragage. Je crois qu'il est tout à fait raisonnable de compter sur le gouvernement pour le dragage.

J'aimerais aussi vous parler de notre fameux CN, mais je ne donnerai pas trop de détails parce qu'à mon avis, M. Irving vous a très bien exposé les problèmes que nous avons avec cette société.

Le service de brise-glace dans la baie des Chaleurs est médiocre ou inexistant. Nous avons beaucoup de mal à trouver un brise-glace qui viendrait dans la baie; le meilleur exemple qu'on ait, c'est ce qui s'est produit, le printemps dernier, lorsqu'on a décidé de briser les glaces au port de Restigouche et que la glace s'est promenée dans le fleuve pendant quelques jours. Du 17 au 24 avril, nous avons essayé de trouver un brise-glace pour remédier à la situation. Cela nous a été impossible et un navire est arrivé avec sept jours de retard, chaque journée nous faisant perdre $8,000. C'est un peu trop et nous en faisons nous-mêmes les frais.

Je crois bien que c'est tout pour l'instant.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Bushy.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

[*Texte*]

Mr. Bushy, in respect of the aspect where you talked about the icebreakers, I will only go on record as supporting you on that particular point, although with the weather we are having now I guess that is not a real hot issue at the moment.

• 1050

With regard to the road that you talked about, I find it strange. At first I was surprised and now I guess I should say I am disappointed that the Minister of Highways for New Brunswick did not arrange his schedule to appear before this Standing Committee on Transport from the House of Commons. The Province of new Brunswick has a responsibility in highways in this province, and we had the Minister of Highways for Newfoundland appear yesterday. As one member of Parliament representing Restigouche in northern New Brunswick, I was somewhat disappointed that the minister did not arrange to appear here. As I said, they do have a responsibility on the point you are asking about regarding this road.

The other point I was going to touch on, Mr. Bushy, is that you did not mention Belledune when you were talking about the port of Dalhousie. Your corporation is satisfied or able to use that port as well as Dalhousie?

Mr. Bushy: Belledune actually is separate from the company I work for. It is all a part of the Noranda group but it is actually a separately run company. We do not use their wharf.

Mr. Harquail: Just one final point on air service. We can fly west to Montreal out of Charlo. Do you support the setting up of a proper linkage between the four Atlantic provinces and in New Brunswick for air passenger service?

Mr. Bushy: I did not include it in this because a written brief will be presented. Not immediately after this meeting, but within the next couple of days a written brief will be presented to this Committee through Ottawa, and this will be included. Air service east and west will be included in this report.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I believe your problem at the wharf is a continuing siltation and an almost repetitive requirement for dredging. Is that correct?

Mr. Bushy: Yes, approximately every three years.

Mr. McCain: And when it is dredged, you do not have the 35 feet that you presently require.

Mr. Bushy: We require 38 feet along the wharf . . . We also have a problem with the shoal, which has to be removed. I do not know if any of you are involved with the million-dollar suit that Golden Eagle Canada Limited has against the federal government for damage done to one of their tankers. It eventually had to be scrapped. It ran into the shoal and sheared off on to the rocks. I believe approximately 5,000 gallons of bunker sea oil spilled into our harbour, and most of it is still there.

[*Traduction*]

Monsieur Bushy, au sujet des brise-glace, je suis tout à fait d'accord avec vous bien que le temps que nous avons en ce moment nous fait oublier ce problème.

Quant à la route dont vous avez parlé, je trouve cela bizarre. Tout d'abord, j'ai été étonné, puis déçu, d'apprendre que le ministre des routes au Nouveau-Brunswick n'ait pas prévu à son emploi du temps une comparution devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes. C'est le gouvernement du Nouveau-Brunswick qui est responsable des routes dans la province et, hier, le ministre des routes de Terre-Neuve a comparu. En tant que député représentant Restigouche, circonscription du nord du Nouveau-Brunswick, j'ai été quelque peu déçu de voir que le ministre ne s'était pas arrangé pour comparaître. Je le répète, c'est le gouvernement provincial qui est responsable de la route dont vous avez parlé.

Vous avez mentionné le port de Dalhousie sans parler de Belledune. Votre société peut-elle se servir du port aussi bien que de Dalhousie?

M. Bushy: Belledune est une société distincte de celle pour laquelle je travaille. Elle fait partie du groupe Noranda mais c'est, en fait, une société autonome et nous ne nous servons pas de son quai.

M. Harquail: Une dernière question sur le transport aérien. Nous pouvons prendre l'avion jusqu'à Montréal à partir de Charlo. Êtes-vous en faveur d'un service voyageurs aérien qui relierait les quatres provinces Maritimes et tout l'intérieur du Nouveau-Brunswick?

M. Bushy: Je n'en ai pas parlé parce que nous allons présenter un mémoire écrit, pas tout de suite après la séance, mais d'ici quelques jours. On l'enverra probablement à Ottawa. Dans ce mémoire, on abordera la question des transports aériens vers l'Est et vers l'Ouest.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, le problème avec le quai, c'est qu'il s'envase ou s'ensable constamment et qu'il faut donc draguer régulièrement. C'est bien cela?

M. Bushy: Oui, environ tous les trois ans.

M. McCain: Même dragué, le port n'a pas 35 pieds de profondeur comme vous l'aimeriez.

M. Bushy: Nous aurions besoin de 38 pieds de profondeur autour du quai. Il y a également des hauts fonds qu'il nous faudrait faire disparaître. Je ne sais pas si vous êtes au courant de la poursuite en dommages-intérêts de plusieurs millions de dollars qu'a intentée la Golden Eagle du Canada Limitée contre le gouvernement fédéral pour l'un de ses pétroliers qui est maintenant inutilisable. Il s'est pris dans les hauts fonds et a été tranché par les rochers. Je crois qu'environ 5,000 gallons de mazout se sont déversés dans le port et y sont toujours d'ailleurs.

[*Text*]

Mr. McCain: And you do not have the guide system that is necessary to bring a boat in safely. You cannot bring them in at night at all. Is that correct?

Mr. Bushy: In the winter our buoys are taken out. You can use them in the ice but they go in the spring with the ice, so every fall they are taken out and we have no night navigation at all during the winter.

Mr. McCain: On your responsibility with regard to the highway to the mine, initially there was a deal between the provincial government and Brunswick Mining when it was first set up. I believe the road was part of that deal, was it not? It was built by the department of highways but at your expense.

Mr. Bushy: At our expense.

Mr. McCain: And it was understood that you were to maintain that particular piece of highway, so if it is in bad shape it does not involve the minister of highways at the moment.

Mr. Bushy: The road has gone back to the government, you know.

Mr. McCain: Well, it was the property of the government.

Mr. Bushy: But the maintenance of the road has gone back to the government.

Mr. McCain: The maintenance has gone back to the government; yes. And it is not very well done.

Mr. Bushy: The existing road is in as good a condition as it can be. We actually need a new road, not maintenance of the old road. The road we would like would bypass the residential area of Bathurst by going through south Bathurst. It would be a separate road linking the mine and the west end of Bathurst.

Mr. McCain: Did you support the application of Atlantic Central when they were trying to connect the various provinces with parts of New Brunswick?

Mr. Bushy: Yes. In fact, I have a copy of the DREE report that went through at that time.

Mr. McCain: That was of no avail. It was so late that the company went bankrupt before it got a chance to really function.

Are you supporting the EPA position in respect of their regional effort to serve? Can that be improved as far as connecting with New Brunswick is concerned, and how do you think it should be done? Because you need air service out of Bathurst to other parts of New Brunswick.

Mr. Bushy: We need passenger service out of Bathurst but we also need a definite freight service out of Bathurst.

Mr. McCain: Air freight.

Mr. Bushy: Air freight. The mining industry runs with a lot of machinery, and parts are not available in this area. Ninety per cent of our parts have to be flown in or brought in by rail or by transport.

Mr. McCain: The CNR used to offer overnight service out of Montreal. Can you get overnight service or express now?

[*Translation*]

M. McCain: Vous n'avez pas de guide qui permettraient aux navires d'accoster en toute sécurité. Aucun navire n'accoste la nuit, n'est-ce pas?

M. Bushy: L'hiver, on retire les bouées. On pourrait s'en servir malgré les glaces mais, au printemps, elles partent avec elles. Chaque automne, on les retire donc de l'eau, ce qui rend toute navigation de nuit impossible durant l'hiver.

M. McCain: Au sujet de votre responsabilité en regard de la route de la mine, le gouvernement provincial et Brunswick Mining avaient conclu une entente lorsqu'on l'a construite. C'est le ministère des Routes qui l'a fait construire mais c'est vous qui en avez assumé les coûts.

M. Bushy: C'est cela.

M. McCain: Et c'est vous qui deviez l'entretenir. Donc, si elle est en mauvais état, cela ne regarde pas le ministre des Routes.

M. Bushy: Vous savez, le gouvernement a récupéré la route.

M. McCain: Eh bien, c'est la propriété du gouvernement.

M. Bushy: Mais le gouvernement a repris son entretien à sa charge.

M. McCain: C'est vrai et on ne l'entretient pas très bien.

M. Bushy: La route actuelle est en assez bonne condition mais nous voulons une route nouvelle et non pas l'entretien de l'ancienne. Nous aimerions que la nouvelle route contourne le quartier résidentiel de Bathurst pour passer plutôt par South-Bathurst. Ce serait une toute nouvelle route reliant la mine à l'ouest de Bathurst.

M. McCain: Avez-vous appuyé la demande de l'Atlantic Central lorsqu'elle a demandé de relier les autres provinces aux diverses régions du Nouveau-Brunswick?

M. Bushy: Oui. D'ailleurs, j'ai un exemplaire du rapport du MEER présenté à l'époque.

M. McCain: Cela n'a servi à rien. Il était beaucoup trop tard et la société a fait faillite avant de pouvoir arriver à se rentabiliser.

Appuyez-vous EPA qui essaye de mieux desservir les régions? Croyez-vous qu'on puisse améliorer encore le service au Nouveau-Brunswick et comment? Il doit y avoir des vols entre Bathurst et les autres régions du Nouveau-Brunswick.

M. Bushy: Nous avons besoin d'un service voyageurs et aussi un service de fret à Bathurst.

M. McCain: De fret aérien.

M. Bushy: Oui. L'industrie minière emploie énormément de machines et les pièces ne sont pas toujours disponibles dans la région. Quatre vingt-dix pour cent de nos pièces doivent être amenées par avion, par voie ferrée ou par route.

M. McCain: Le CN avait auparavant un train de nuit qui partait de Montréal; y a-t-il encore un train de nuit ou un express?

[*Texte*]

Mr. Bushy: No, not anymore.

Mr. McCain: You would be better to drive up and get it yourself.

Mr. Bushy: You would be better to drive up. At times we have chartered planes out of Bathurst, taken the seats out and gone up to get our own stuff.

• 1055

Mr. McKinnon: That is a fair comment on the fashion in which this area is served by the transportation system of Canada. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Very briefly, I wonder, Mr. Chairman, if Mr. Bushy could tell us why, when there was approval for the dredging, from Transport or Public Works, whatever is involved, you were not able to get the necessary permits from Environment Canada.

Mr. Bushy: Briefly, I heard comments saying that the dredging was to go through but Environment Canada wanted to do a survey on the harbour before they went ahead with the dredging because they were afraid of contamination from the zinc that we were dumping in the bay. I do not know who made the comment. I never saw anything in writing; I just heard this verbally. But a man who would make a statement like that would say that you are throwing your profits into the bay. At $200 a ton, you do not throw zinc into the bay.

Mr. Forrestall: I never said you did.

Mr. Bushy: No, no, but Environment Canada is saying that we do.

Mr. Forrestall: Well, do you or do you not?

Mr. Bushy: There is a percentage of dust that goes into the bay. When you are loading any fine product there is a percentage of dust that blows away. We have a perpetual wind in Dalhousie.

Mr. Forrestall: It is all that arguing.

Mr. Bushy: They argue in Saint John, too. However, I heard this comment, and granted there must be some zinc that goes in there—there is no way to stop it—but not the four feet they are talking about. Do you realize how many tons it would take to silt in the bottom of the bay four feet deep?

Mr. Forrestall: Well, I really . . .

Mr. Bushy: I would like to have four feet there because we would dredge it ourselves and get it back.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. No other questioners? Mr. Bushy, thank you very much for taking the time to appear before the Committee.

Next we have the New Brunswick Potato Shippers Association, and I invite Mr. Anton Pray, the president, to join us at the table. For the Committee members' information, Mr. Pray has with him Mr. Eugene Brennan, the vice-president, Mr. Gred Mulherin, the secretary and Mr. John Minard, a direc-

[*Traduction*]

M. Bushy: Non, plus maintenant.

M. McCain: Ce serait plus simple que vous y alliez vous-même en voiture.

M. Bushy: En effet. Parfois, nous avons nolisé, à Bathurst, des avions dont nous avons enlevé les sièges pour aller chercher nos trucs.

M. McKinnon: Cela décrit bien le genre de service que vous assurent les sociétés de transport du Canada. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McCain. M. Forrestall.

M. Forrestall: M. Bushy pourrait-il nous dire très rapidement pourquoi, lorsque le ministère des Travaux Publics ou le ministère des Transports ont approuvé le dragage, vous n'avez pas pu obtenir les permis nécessaires d'Environnement Canada.

M. Bushy: J'ai entendu dire qu'on avait approuvé le dragage mais qu'Environnement Canada voulait faire un sondage du bord avant, parce qu'il craignait la contamination par le zinc que nous déversons dans la baie. Je ne sais pas qui a dit cela. Je n'ai jamais rien vu par écrit; c'est une observation que j'ai entendu tout simplement. Dire cela équivaut à dire que nous déversons nos profits dans la baie. On ne jette pas à l'eau du zinc qui vaut $200 la tonne.

M. Forrestall: Je n'ai jamais dit cela.

M. Bushy: Mais non, c'est Environnement Canada qui l'a dit.

M. Forrestall: Vous le faites ou non?

M. Bushy: Disons qu'une certaine quantité de poudre tombe dans la baie mais, lorsqu'on embarque un produit très fin, le vent emporte toujours un peu de poussière. Et il y a un vent perpétuel à Dalhousie.

M. Forrestall: Toutes ces disputes!

M. Bushy: On prétend que c'est la même chose à Saint-Jean. J'admets qu'un peu de zinc tombe à l'eau, et il est impossible de faire autrement, mais il n'y en a certainement pas quatre pieds comme on le prétend. Vous rendez-vous compte combien de tonnes il faudrait pour créer un dépôt de quatre pieds au fond de la baie?

M. Forrestall: Pas vraiment . . .

M. Bushy: S'il y en avait quatre pieds, nous le draguerions nous-mêmes pour récupérer toutes ces tonnes.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, M. Forrestall. Personne d'autre? M. Bushy, merci beaucoup d'avoir comparu devant le Comité.

Les témoins suivants sont des représentants de la New Brunswick Potato Shippers Association. J'invite donc M. Anton Pray, le président, à se joindre à nous. Pour la gouverne des membres du Comité, M. Pray est accompagné de M. Eugene Brennan, vice-président, M. Greg Mulherin, secré-

[*Text*]

tor. I invite Mr. Pray to make an opening statement if he so desires.

Mr. Anton Pray (President, New Brunswick Potato Shippers Association): We were caught a little off guard as we are busy in the process of planting potatoes in that area so we were not able to get our committee together to get a brief ready to present to you, so it will just be more or less an off-the-cuff presentation of some of the problems we have in New Bunswick.

I will start off by saying that the potato industry in New Brunswick is the second-largest industry in the province. Our transportation has deteriorated over the past years to a point where something must be done at this time. There have been enough studies, commissions and so on, now is the time for action.

Reefer cars are a grave concern; we cannot exist without railways. If there is any thought in anybody's mind that we could go along with other types of transportation, that is impossible. The United States is our main supplier of reefer cars today—I would say that 75 to 80 per cent of the cars we use today are supplied and rented from the U.S.A. Our rates are increasing. We were notified just the other day by the railways that we are going to have an increase of 20 per cent on September 1 and another 12 per cent in January. We cannot accept the type of transportation that we are receiving; we cannot live with that much longer. I do not wish to go beyond that; I would rather try to answer questions that some of you gentlemen would want to throw at me.

• 1100

The Chairman: Thank you, Mr. Pray. Mr. Whittaker.

Mr. Whittaker: Thank you, very much, Mr. Chairman. Mr. Pray, you did not have to say very much to tell me that you have got the same kind of problems that we have on the other side of Canada, in British Columbia. Not too long ago at a meeting in Ottawa of this Committee the Minister of Transport was saying what the great differences between the regions in Canada made for the transportation companies; one of the reasons why we had such high transportation costs in Canada was the differences between regions. I really do not believe this. I think we have the same problems right across Canada; it is not really the fact that we have a few mountains and few different types of rates in British Columbia from those you have here that is causing these problems. I agree with you and Mr. Irving that it is because we do not really have a transportation policy in Canada that is doing the type of job that we need to transport our goods.

You talked about having to obtain rented cars from the United States, meaning—I think this is what you mean—that the transportation companies are not really doing the job in supplying them. They are saying to the producer of potatoes like yourself, "You go out and get the rolling stock and we will drive them down the track providing we have a track left".

[*Translation*]

taire, et M. John Minard, un des administrateurs. S'il le désire, M. Pray pourrait faire quelques remarques préliminaires.

M. Anton Pray (président, New Brunswick Potato Shippers Association): Nous avons été pris un peu au dépourvu car nous sommes présentement très occupés à planter les pommes de terre dans la région. Nous n'avons donc pas eu le temps de réunir notre comité pour pouvoir vous présenter un mémoire rédigé. Nous allons donc vous exposer au pied levé quelques-uns de nos problèmes au Nouveau-Brunswick.

D'abord, l'industrie de la pomme de terre au Nouveau-Brunswick est la deuxième en importance. Les moyens de transport se sont tellement détériorés depuis quelques années qu'il faut absolument faire quelque chose tout de suite. On a déjà fait suffisamment d'études, créé suffisamment de commisssions, il est temps de passer à l'action.

Les wagons-frigos nous causent beaucoup de préoccupations car, sans les chemins de fer, nous disparaissons. J'espère que personne ne s'imagine que nous pouvons nous accommoder d'autres moyens de transport, car c'est impossible. Les États-Unis sont nos principaux fournisseurs de wagons-frigos; de 75 à 80 p. 100 des wagons utilisés en ce moment sont achetés ou loués aux États-Unis. Les tarifs augmentent. On nous à avisés, l'autre jour, que les chemins de fer allaient augmenté leurs tarifs de 20 p. 100, le 1er septembre, et d'un autre 12 p. 100 en janvier. Par conséquent, tout ce que je puis dire, c'est que cette situation est insupportable et j'essayerai de répondre aux questions que vous me poserez.

Le président: Merci, monsieur Pray. Monsieur Whittaker, vous avez la parole.

M. Whittaker: Merci beaucoup, monsieur le président. Monsieur Pray, vous prêchiez à un converti lorsque vous avez indiqué que vous aviez les mêmes problèmes que nous, de l'autre côté du Canada, en Colombie-Britannique. Il n'y a pas si longtemps, lors d'une séance du présent comité à Ottawa, le ministre des Transports déclarait que, pour les compagnies de transport, il existait des différences immenses entre les régions du Canada. Or, je ne suis pas d'accord. Je crois que nous sommes en face des mêmes problèmes partout, au Canada, et ce n'est pas parce qu'il y a quelques montagnes et quelques différences de tarifs en Colombie-Britannique que la situation est tellement différente de la vôtre. Je suis d'accord avec vous et avec M. Irving pour dire que la véritable raison de nos insuffisances au point de vue transport résulte du fait qu'au Canada, nous n'avons pratiquement pas de vraie politique des transports.

Vous avez indiqué que vous deviez louer des wagons, aux États-Unis, ce que j'interprète comme voulant dire que les sociétés de transport ne font pas leur travail qui consiste à les fournir. En d'autres termes, ces sociétés disent aux producteurs de pommes de terre comme vous: «Allez vous procurer le matériel roulant et nous le conduirons si nous avons une voie qui nous reste».

[*Texte*]

In British Columbia we go across the line, as you said, to rent these cars. We get 100,000-hundredweight cars and all we can do in Canada is get a rate for 50,000 hundredweight; they do not even have a rate for 100,000 because they do not have 100,000-hundredweight cars and these kind of things. Is this the same situation that you are finding? What do you really think? What do you really think about the rail companies saying to you, "You get the rolling stock, you go and rent the cars; you get the piggybacks and that sort of thing and then we will haul them?"

Mr. Pray: Well, they keep on asking us at different meetings that we have been to, "What can you guarantee us in 10 years from now? How much rolling stock are you going to use in 10 or 20 years from now?" The only thing I can say is that the potato business has been in New Brunswick for the last 50 or 75 years. The acreage is nearly the same today as it was then. I can go on to say too that 30 years ago when I started in the business the railways were hauling all our potatoes into the Port of Saint John for export. Today, one third of our potatoes are being processed; another one third is being hauled by tractor-trailer jobs. And the railways cannot give us the service.

Mr. Whittaker: Do you get the feeling that what they are trying to do is force you into using some other kind of transportation so that they can more or less get out of the business? And if you do, why would you get this? Why do you think that they should be doing this sort of thing?

• 1105

Mr. Pray: They will do the job providing that we pay for it with increased rates; but we are going to be driven out eventually, with these rates, because we cannot live with them; it is impossible. The rates are increasing every year while we are not getting a decent reefer car to transport our potatoes in. I am sure that if you gentlemen saw some of the cars that we ship potatoes in—you would not even ship pigs in some of them.

The Chairman: thank you, Mr. Whittaker.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. McCain and I are perhaps the members of the Committee most familiar with the inherent problems of the shippers. The problem is the movement of potatoes, and also the quality of the cars; and it is also the track shipment facilities here in Saint John.

Mr. Pray, I understand that Mr. Dexter is unavoidably absent this morning, but he did send me a copy of a letter he received from the Searsport, State of Maine people to the effect that they are seriously prepared to negotiate with the shippers in the Saint John River valley if you can guarantee them a certain bulk movement of potatoes over the next five or ten years—they are prepared to put the facilities in Searsport,

[*Traduction*]

En Colombie-Britannique, nous allons louer ces wagons aux États-Unis pendant que nous obtenons des wagons pouvant transporter 100,000 quintaux alors qu'au Canada, cela n'existe même pas; nous sommes obligés de prendre des wagons de 50,000 quintaux. Est-ce que vous vous trouvez dans la même situation que nous? Et que pensez-vous de cette attitude des sociétés ferroviaires qui vous demandent de vous procurer votre propre matériel roulant, vos wagons rails-routes?

M. Pray: Tout ce que je puis dire, c'est que ces sociétés nous demandent, réunions après réunions, ce que nous pouvons leur garantir pour dans 10 ans; combien nous utiliserons de matériel roulant dans 10 ou 20 ans? Or, la seule chose que je puisse dire, c'est que la culture de la pomme de terre existe au Nouveau-Brunswick depuis 50 ou 75 ans mais que la superficie cultivée est à peu près la même aujourd'hui qu'elle était à l'origine. Tout ce que je puis dire, c'est qu'il y a 30 ans, lorsque je me suis lancé dans cette affaire, les chemins de fer transportaient toutes nos pommes de terre jusqu'au port de Saint-Jean pour les exporter. Or, de nos jours, un tiers des pommes de terre sont transformées; un autre tiers est transporté par tracteurs-remorques. Et les chemins de fer ne peuvent nous fournir le service.

M. Whittaker: Avez-vous l'impression que ces sociétés ferroviaires vous poussent à faire appel à d'autres moyens de transport afin plus ou moins de se retirer de ces affaires et, dans ce dernier cas, à quoi attribuez-vous cette attitude? A quoi attribuez-vous cette attitude?

M. Pray: Les sociétés ferroviaires sont toutes prêtes à faire le travail à condition que nous leur payions aux taux accrus mais ces tarifs vont tôt ou tard nous ruiner; aussi, c'est impossible. Chaque année, les tarfs augmentent et on ne nous fournit même pas un wagon-frigo convenable pour transporter nos pommes de terre. Je suis sûr que si vous pouviez voir certains des wagons que nous utilisons pour l'envoi de nos pommes de terre, vous seriez d'accord pour dire que vous ne voudriez même pas envoyer des porcs par ce moyen.

Le président: Merci, monsieur Whittaker.

Monsieur Corbin, vous avez la parole.

M. Corbin: Merci, monsieur le président. Peut-être que M. McCain et moi-même nous sommes les membres du Comité qui connaissons le mieux les problèmes auxquels ont à faire face les expéditeurs. Il y a, dans le cas du transport des pommes de terre, la question de la qualité des wagons mais aussi la question des installations, à Saint-Jean, pour l'expédition par voie ferrée.

Monsieur Pray, je crois comprendre que M. Dexter doit absolument s'absenter, ce matin, mais il m'a envoyé une copie de la lettre qu'il a reçue de Searsport dans l'État du Maine. Dans l'État du Maine, les gens songent sérieusement à négocier avec les expéditeurs de la vallée du Saint-Jean à condition que vous puissiez leur garantir un certain volume d'expéditions de pommes de terre dans les cinq ou dix prochaines années.

[*Text*]

Maine to accommodate you. This is a major problem and here has been a matter for criticism for years. It has been unresolved up to this point in time, as far as I know, though I do not know how much has been done in the last few months to correct the problem here in Saint John in terms of transhipment facilities and holding facilities, and what-have-you, export potatoes. But are you, as a group, looking seriously at the Searsport proposal as an alternative to Saint John if the facilities here are not improved?

Mr. Pray: Most certainly we are.

Mr. Corbin: What was the approximate total value of export potatoes moved through the port of Saint John last fall and last winter?

Mr. Pray: Mr. Corbin, I am not familiar too much with the export business, because I am personally not an exporter—I am a domestic shipper myself. But maybe my vice-president could answer this one. He is more or less in the —know.

The Chairman: Mr. Brennan, do you have a comment?

Mr. Eugene Brennan (Vice President New Brunswick Potato Shippers Association): I would not be prepared to put it in dollars.

Mr. Corbin: But is it not a fact that most of these potato movements are done on the basis of contracts with importing countries; Central America, the West Indies, South America, and now, more than ever, North Africa and some European countries. Some of them are short term contracts and some are longer term—we are now getting into the business of four- or five-year contracts—and unless you can guarantee them that you are going to get the potatoes out of here in time and in good condition, you stand to lose major world-wide markets. Is that not a fact?

Mr. Pray: That is very true.

Mr. Corbin: That is all the questioning for now.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to stick primarily, with this witness, to the domestic movement of potatoes. What will be the effect of the 20 per cent and the 12 per cent increases, which are scheduled for later in this next shipping season, on your competitive position in traditional Canadian markets?

Mr. Pray: Well, Mr. McCain, it is going to be disastrous, eventually—that is the only way I can answer you. It is getting to the point where it is unbearable.

• 1110

Mr. McCain: All right.

Mr. Chairman, I think, for the information of the Committee, that it would be proper for me to say that Mr. Corbin and

[*Translation*]

Ces personnes sont toutes prêtes à vous fournir les installations à Searsport, dans le Maine. Voilà un problème de plus importants et qui fait l'objet de critiques depuis des années et qu'on n'a pas encore résolu, autant que je sache. Je ne sais pas jusqu'à quel point on s'est évertué, ces derniers mois, à remédier à cette situation déficiente des installations de transport et de conservation, etc., pour l'exportation de pommes de terre à Saint-Jean, mais est-ce que vous avez songé à répondre à cette proposition de Searsport si l'on n'améliore pas ces installations à Saint-Jean?

M. Pray: Mais certainement.

M. Corbin: Quelle état la valeur totale des exportations de pommes de terre faites par le port de Saint-Jean au cours de l'automne et de l'hiver derniers?

M. Pray: Je ne suis pas très au courant des affaires d'exportation, car je ne suis pas un exportateur mais un expéditeur domestique. Peut-être que mon vice-président pourrait répondre à votre question; il est plus ou moins au courant . . .

Le président: Monsieur Brennan, avez-vous quelque chose à dire?

M. Eugene Brennan (vice-président, Association des exportateurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick): Je n'oserais pas avancer un chiffre en dollars.

M. Corbin: N'est-il pas vrai que tous ces mouvements d'expédition de pommes de terre sont faits en se basant sur des contrats passés avec des pays importateurs: l'Amérique centrale, les Antilles, l'Amérique du Sud et, maintenant plus que jamais, l'Afrique du Nord et certains pays eurpéens? Certains de ces contrats sont à courte échéance et, d'autres, à long terme. Nous en sommes arrivés maintenant à des contrats de quatre ou cinq ans et, à moins que vous puissiez garantir à ces pays que vous allez pouvoir leur expédier ces pommes de terre en temps voulu et en bonne condition, vous risquez bien de perdre d'importants marchés mondiaux, n'est-ce pas?

M. Pray: C'est très vrai.

M. Corbin: Ce sont toutes les questions que je voulais poser pour l'instant.

Le président: Merci, monsieur Corbin.

Monsieur McCain.

M. McCain: Je voudrais parler principalement avec le témoin du mouvement des envois de pommes de terre au Canada. Quelles seront les répercussions quant à votre situation concurrentielle sur les marchés traditionnels canadiens, de cette augmentation des tarifs de 20 p. 100 et de 12 p. 100 qui est prévue pour plus tard au cours de la prochaine saison d'expédition?

M. Pray: Monsieur McCain, ces répercussions vont être désastreuses et c'est tout ce que je puis dire. La situation devient intolérable.

M. McCain: D'accord.

Monsieur le président, j'aimerais dire, pour le bénéfice du Comité, que M. Corbin et moi-même nous représentons cette

[*Texte*]

I do live in and represent the potato-producing area of the Province of New Brunswick whose population is approximately 60,000 people, and virtually all of them in that potato belt—there are little islands of potato production in other areas as well, but within the concentrated area of potato production approximately 60,000 people live—and virtually all of them depend, in full or in part for their livelihood upon the potato industry: virtually all of them; maybe 90 per cent. We have been serviced by transportation under the programs in which Canada was formed as a confederation, the concept that Canadian markets should be accessible to products of the Atlantic area. The rate which has been imposed upon the potato industry has virtually eliminated potato production in the Atlantic area, whether it be Prince Edward Island or New Brunswick, from the Canadian market. Coupled with the equipment that has been mentioned by Mr. Whittaker, which is inadequate, the industry is in very very serious straits as it looks down the road. We have been treated as a sort of second-rate citizen. If one takes a look at the American competitive system, sure, a lot of fresh fruit and vegetables are not moved by rail but they are moved under a system which gives you an incentive rate for a large load. There is an incentive rate for a large load in Canada but no cars in which you can put the large load. As stated earlier by Mr. Irving here, we are not in a competitive position in the potato industry with our neighbours in the State of Maine or with producers of the same products anywhere in the United States when it comes to cost of transportation.

Maybe Mr. Pray would like to comment on that. The situation in transportation as it relates to the potato industry is catastrophic as we look down the road at the proposed increases now d the increases which we have had. Basically, we have certain advantages of yield, soil and technique in the area. We were able to pay a certain rate price but when you exceed that certain rate of price you then eliminate the certain geographic and technical capabilities that the industry has to make it competitive in the Canadian market.

Now, maybe Mr. Pray would like to make some comment on that, but we are looking down the road at ultimate disaster as far as this industry is concerned if transportation does not correct itself, as is a great deal of the total economy of the Atlantic area if present policies are pursued. User pay is out impossible. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Pray, would you care to comment?

Mr. Pray: I certainly agree with Mr. McCain on his remarks. We realize that these rates are getting out of hand. There is no question about it and something must be done there as well.

The rate is all right if you get a good car to ship your potatoes in, but you do not. You are paying the high rate and you are not getting the right equipment.

Mr. McCain: Yes, but you pay about 20 per cent more and those rates are not all right and you add the other 12 per cent and you are no longer competitive in the potato industry.

[*Traduction*]

région productrice de pommes de terre du Nouveau-Brunswick où nous vivons et dont la population est d'environ 60,000 habitants. La plupart de ces gens habitent dans la ceinture des pommes de terre, même s'il existe aussi de petits îlots de production dans d'autres régions et, pratiquement, ces 60,000 personnes dépendent, au point de vue gagne-pain, de l'industrie de la pomme de terre, en tout cas 90 p. 100 probablement de ces 60,000 personnes. Nous avons eu, comme services de transport, ce que les programmes du Canada nous fournissaient dans le cadre de la Confédération, programmes qui étaient basés sur le principe que les marchés canadiens devraient être accessibles aux produits des régions de l'Atlantique. Le tarif qui a été imposé à l'industrie des pomme de terre a pratiquement supprimé les marchés canadiens pour ces régions de l'Atlantque, que ce soit l'Île-du-Prince-Édouard ou le Nouveau-Brunswick. Si l'on y ajoute ces lacunes au point de vue matériel dont a parlé M. Whittaker, on peut dire que l'industrie de la pomme de terre est en très mauvaise posture et nous avons été traités comme des citoyens de deuxième classe. Si l'on examine le système concurrentiel américain, naturellement, on constate qu'une grande quantité de fruits et de légumes frais ne sont pas transportés par chemin de fer mais ces produits bénéficient, dans le cadre du système de tarifs plus avantageux lorsque la quantité transportée est importante; dans notre cas, Il n'y a pas de wagons pour transporter ces chargements plus importants. Comme l'a indiqué plus tôt M. Irving, nous ne pouvons pas concurrencer, au point de vue coûts de transport, dans l'industrie de la pomme de terre, nos voisins de l'État du Maine ou les producteurs de pommes de terre n'importe où aux États-Unis.

Peut-être que M. Pray pourrait apporter ses commentaires. La situation dans l'industrie de la pomme de terre est catastrophique, compte tenu des augmentations de tarifs que nous avons subies et de ceux qu'on se propose de nous imposer. A l'origine, nous avons certains avantages au point de vue rendement, au point de vue sol et techniques, dans ce domaine, et nous étions en mesure de supporter un certain tarif mais, dépassé un certain point, notre situation n'est plus concurrentielle sur le marché canadien.

Peut-être que M. Pray voudra apporter ses remarques à ce sujet mais, quant à nous, nous prévoyons un désastre pour cette industrie qui constitue une grande partie de l'économie des régions de l'Atlantique, si l'on ne remédie pas à cette situation des transports, si l'on poursuit les politiques actuelles dans ce domaine. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Pray, avez-vous des remarques à apporter?

M. Pray: Je dirais que je suis absolument d'accord avec ce qu'a dit M. McCain. Ces tarifs deviennent impossibles et il faudrait agir dans ce domaine.

Le tarif pourrait être convenable si l'on disposait de wagons-marchandises convenables pour expédier les pommes de terre, mais ce n'est pas le cas.

M. McCain: Oui, mais en ajoutant ces 20 p. 100 puis ces 12 p. 100, il n'est plus possible de rester concurrentiel dans l'industrie de la pomme de terre.

[*Text*]

Mr. Pray: Right.

Mr. McCain: No longer competitive. The central Canadian markets are virtually embargoed by freight charges.

Mr. Pray: You see, the railways themselves have admitted that by 1980 there will be no more cars, no more reefer cars. That is right in this brief here.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I ask Mr. Pray, no doubt he is aware that in western Canada we had a situation for a number of years of a lack or inadequate quality and amount of railway cars to move grain and grain products. It finally got to the point it was so bad that the government had to step in and have built and are building a total of 8,000 hopper cars, some of which are built here in the Atlantic region. To do that job which the railways vacated, have the potato growers in New Brunswick or a combination of the potato people in the Atlantic region approached the government to do a similar thing in the construction and provision of rolling stock to move your products? And if you have, what kind of response have you received?

It just seems to me that it is unfair if you do this for one area and leave out another when the railroads have obviously been to the point of being irresponsible in not providing sufficient equipment to move a variety of products in different parts of Canada. And we are getting it solved in the West for grain. The public have had to do the job that the railroads failed to do. Have you tried this approach in order to get better equipment?

Mr. Pray: As you know, probably Mr. Macleod and Mr. Whelan attended our annual meeting and in his remarks in his speech he mentioned that something was going to be done on this. We have talked about this for years. As shippers we realize that this is what is happening, as the railways have admitted in this brief that I received in the mail yesterday, that by 1980 we will have no cars. We have known this. They have been telling us that. The railways have been saying this.

• 1115

Mr. Benjamin: Do you have any figures—do not worry about their being exact—in the matter of rates for potatoes from Maine to Montreal or Toronto as compared with potatoes from here and Prince Edward Island to the same areas? Do you have any problems similar to the instances that Mr. Irving cited?

Mr. Pray: No. I could give you the rates from New Brunswick, from our area, into Montreal or Toronto. I could give you those, but from Maine into Montreal or Toronto, into Central Canada, I could not.

[*Translation*]

M. Pray: C'est exact.

M. McCain: Ces frais de transport des marchandises nous interdisent pratiquement les marchés du centre du Canada.

M. Pray: Les chemins de fer eux-mêmes ont admis qu'en 1980, il n'y aurait plus de wagons, plus de wagons-frigos; vous pouvez trouver cela dans le mémoire même.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: Je voudrais poser une question à M. Pray. Il n'y a pas de doute qu'il est au courant que dans l'Ouest du Canada, nous avons pendant des années souffert du manque et de la qualité insuffisante de wagons permettant de transporter le grain et produits dérivés. La situation s'est empirée à tel point que le gouvernement s'est vu obligé de faire construire 8,000 wagons-trémies, dont certains sont construits ici, dans la région atlantique. Ne pourriez-vous pas, vous, les cultivateurs du Nouveau-Brunswick ou une coalition de ceux qui s'occupent de cette industrie dans la région atlantique, remédier à cette lacune des chemins de fer en demandant au gouvernement de vous construire du matériel roulant pour transporter vos produits? Si vous avez déjà agi ainsi, quelle a été la réaction du gouvernement?

Je crois que si l'on a agi pour une région de cette façon, il serait injuste qu'on laisse une autre région dans cette situation alors que les chemins de fer ont fait preuve d'irresponsabilité en ne fournissant pas le matériel suffisant pour transporter toutes sortes de produits en différents endroits du Canada. Nous sommes en train de résoudre le problème dans l'Ouest dans le cas du grain, et c'est le public qui a dû se substituer aux chemins de fer pour accomplir leur tâche. Aussi, avez-vous essayé de procéder ainsi pour obtenir, du meilleur matériel?

M. Pray: Comme vous le savez probablement, M. Macleod et M. Whelan ont assisté à notre assemblée annuelle et, dans son discours, M. Whelan a mentionné qu'on allait prendre quelques mesures pour remédier à cette situation. Cela fait des années qu'on discute de ce problème et nous, les expéditeurs, nous nous sommes rendus compte de ce qui se produisait, c'est-à-dire, comme l'ont admis les chemins de fer dans le mémoire que j'ai reçu par la poste hier, en 1980, nous n'aurons plus de wagons. Nous prévoyons cette situation depuis longtemps.

M. Benjamin: Avez-vous des chiffres, sans vous soucier s'ils sont parfaits, indiquant quels sont les tarifs pour l'expédition des pommes de terre du Maine à Montréal ou à Toronto, comparativement à l'expédition des pommes de terre à partir d'ici et de l'Île-du-Prince-Édouard jusqu'à ces mêmes endroits? Est-ce que vous vous trouvez en face des mêmes problèmes que ceux qu'a cités M. Irving?

M. Pray: Non. Je pourrais vous donner les tarifs du Nouveau-Brunswick, de notre région,jusqu'à Montréal ou Toronto, mais je ne pourrais vous donner les tarifs à partir du Maine pour aller jusqu'a Montréal ou Toronto ou à destination du centre du Canada.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: You are not aware of whether or not the transportation costs have any effect on competitors in the United States?

Mr. Pray: No.

Mr. Benjamin: What about potatoes from other parts of Canada? I am thinking of irrigation potatoes in Alberta being shipped to Central Canada. Do you have any difficulty there in terms of what rates are charged from either end of the country?

Mr. Pray: No, I could not tell you, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. McRae.

Mr. McRae (Fort William): The problem of rates and cars is the major discussion here. I see rate increases come up to about 34.5 per cent, if you put 12 per cent on top of 20 per cent and compound it. How do the railways attempt to justify this increase in rates if they are not providing you with cars? I do not understand how there is any justification to that. Do they basically want to get out of the business? Is that what they are telling you, that they could not care less?

Mr. Pray: They have not said that but I am quite sure that is what they are thinking.

Mr. McRae (Fort William): Have they abandoned a number of rail lines into parts of northern New Brunswick where potatoes are grown?

Mr. Pray: Of course you realize there is an agreed charge for certain areas, and we have pretty well covered all shipping points, but we have been notified now that a lot of these points will not be under the agreed charge any more because some years you ship out of these points and other years you do not.

Mr. McRae (Fort William): If you had cars that were larger and preferred rates, even with delayed increases I would assume that you would be able to maintain a competitive position. In other words, I gather one of the problems is that the cars that you have are totally inadequate as to size and you do not get the preferred rates with this size of car and so on.

Mr. Pray: We do have a few IDBs, 110,000 and 120,000-pound car, with a very, very small reduction in the rate, but we have very few buyers, wholesalers, on the domestic scene who will take on a car of that size.

Mr. McRae (Fort William): We talked to people in Newfoundland yesterday and we are here today, and the people in Newfoundland say everything would be solved if the CNR operation were run from over in Newfoundland. You have it right here and you have just as many problems as they have. Is there a difference in dealing with the CN or the CP or are you getting the same treatment from both?

[*Traduction*]

M. Benjamin: Vous ne savez pas si les coûts de transport ont des répercussions pour vos concurrents des États-Unis?

M. Pray: Non.

M. Benjamin: Et qu'en est-il du transport des pommes de terre à partir d'autres endroits du Canada? Je songe à ces pommes de terre de l'Alberta qui sont expédiées vers le centre du Canada; est-ce que les tarifs de transport là-bas vous créent des difficultés au point de vue concurrence? C'est-à-dire les tarifs imposés au deux extrémités du Canada vous créent-ils des difficultés au point de vue situation concurrentielle de l'expédition?

M. Pray: Je ne puis vous le dire.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur McRae vous avez la parole.

M. McRae (Fort William): Cette question des tarifs et des wagons constitue le centre de notre discussion. Nous prévoyons donc des augmentations de 12 et de 20 p. 100 qui, composées aboutissent à peu près 34.5 p. 100. Sur quoi les chemins de fer se basent-ils pour présenter ces augmentations si ces sociétés ne vous fournissent pas de wagons? Je ne puis pas comprendre leur attitude. Est-ce que les chemins de fer veulent se retirer de ces affaires ou est-ce que les chemins de fer s'en désintéressent?

M. Pray: Ces sociétés ne l'ont pas dit mais je suis sûr que c'est ce qu'elles pensent.

M. McRae (Fort William): Les chemins de fer ont-ils abandonné un certain nombre de voies ferroviaires allant dans les parties septentrionales du Nouveau-Brunswick où l'on cultive la pomme de terre?

M. Pray: Naturellement, nous comprenons qu'il y ait un tarif convenu pour certaines régions; c'était le cas pour presque tous les endroits, mais on nous a indiqué maintenant, on nous a prévenus que ce ne serait plus le cas, car certaines années, nous faisions des expéditions à partir de ces endroits et, d'autres, nous ne le faisions pas.

M. McRae (Fort William): Si vous aviez des wagons plus grands et des tarifs préférentiels, est-ce qu'alors, même avec ces augmentations, vous pourriez rester compétitifs? J'ai cru comprendre qu'un des problèmes qui se posaient à vous, c'était que les wagons étaient totalement insuffisants et que vous ne pouviez profiter du tarif préférentiel à cause de cette taille des wagons etc.

M. Pray: Nous avons un certain nombre de wagons IDB de 110,000 et 120,000 livres de capacité, ce qui nous apporte une très petite réduction des taris, mais il y a très peu d'acheteurs, de grossistes, au Canada, qui soient prêts à prendre des wagons de cette taille.

M. McRae (Fort William): Nous avons discuté hier avec des gens de Terre-Neuve qui nous disent qu'on pourrait résoudre tous les problèmes si les opérations du CN étaient dirigées de Terre-Neuve. Pourtant vous avez le CN ici et vous avez autant de problèmes qu'eux. Y a-t-il une différence lorsque vous traitez avec le CN ou avec le CP ou est-ce que ces deux sociétés vous accordent le même traitement?

[*Text*]

Mr. Pray: Personally, I am on the CN line, but I would say that there is no difference. Would there be?

Mr. Greg Mulherin (Secretary, New Brunswick Potato Shippers Association): Except for the delivery, the arrival at destination. The CNR is doing a much poorer job than the CPR when it comes to deliveries at destinations. Usually the CP can get the car there is about two days, whereas with the CNR you never know. It may be four, five or ten, it has taken two weeks in fact, they can lose them. Their system of delivery on the CN is poor.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. Landers.

M. Landers: Thank you, Mr. Chairman. I understand one of the major problems with exporting potatoes is that the product has to sit in cars at the Port of Saint John and they have problems because the product is not properly protected from frost in the wintertime. The suggestion has been made that perhaps if we built a second storage products terminal that would clear storage space on the Pugsley terminal where there are properly heated sheds. Do any of the witnesses know anything about the export problem we are having there?

Mr. Pray: It would certainly help an awful lot. This is part of the problem. You are probably aware of all the trouble they had in the Port of Saint John this past winter; if there had been proper facilities, it would have saved the potato producer and the exporter an awful lot of money.

• 1120

Mr. Landers: I understand it is quite serious. I have received a letter that was circulated to the members of the Committee indicating that some of the Central and South American buyers are thinking of buying potatoes from Prince Edward Island exclusively because of the frost problem we are having in the Port of Saint John.

Mr. Mulherin: The exporters figured that last year they lost millions of dollars in damages caused at the port due to the poor insulated facilities of the cars the potatoes were sitting in.

Mr. Landers: So there is a definite need for improvement there.

Mr. Mulherin: Definitely.

Mr. Landers: I have received a letter from Eugene Whelan in which he said the matter was under study but it would have to be solved before next winter, I would assume.

Mr. Mulherin: Yes. Hopefully, the old forest fire shed will be available to the potato industry this fall and it will be an ideal shed. If cars do have to sit on tracks for any length of time, a matter of days I would say, you can look forward to and expect problems, freezing damages. As has been stated, these cars from the U.S. are mainly used to keep fruits and vegetables cold; they were not made for this type of thing. There is no heat under the floors and they just do not stand up to it. Unfortunately, they did junk many CP and CN reefer cars which were used in the past, which were much better than

[*Translation*]

M. Pray: Moi-même, je suis sur la ligne du CN et je ne vois pas de différence; y en a-t-il?

M. Greg Mulherin (secrétaire, Association des expéditeurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick): Sauf pour la livraison à l'arrivée, où le CN ne fait pas de l'aussi bon travail que le CP. D'habitude, le CP peut vous amener un wagon là, en deux jours, alors qu'avec le CN vous ne savez jamais quand. Cela peut durer quatre, cinq ou dix jours ou même deux semaines ou les wagons peuvent se perdre.

Le président: Merci, monsieur McRae. Monsieur Landers.

M. Landers: Merci, monsieur le président. Si je comprends bien, les problèmes les plus sérieux dans le cas de l'exportation des pommes de terre est que ce produit doit rester dans les wagons au port de Saint-Jean et qu'il n'est pas convenablement protégé de la gelée en hiver. On avait proposé que peut-être en construisant un deuxième terminus d'entreposage des produits, on pourrait obtenir une partie du terminus Pugsley où il y a des hangars convenablement chauffés. Est-ce qu'il y a des témoins qui sont au courant des problèmes d'exportation dans ce cas?

M. Pray: Il n'y a pas de doute que cette mesure aiderait énormément à résoudre le problème. Vous êtes au courant de toutes les difficultés qu'on a eues dans le port de Saint-Jean, l'hiver dernier; avec de bonnes installations, le producteur de pommes de terre et l'exportateur auraient épargné beaucoup d'argent.

M. Landers: Je sais que le problème est très sérieux. J'ai reçu une lettre circulaire adressée à tous les membres du comité, disant que les acheteurs du centre et du sud des États-Unis pensent acheter leurs pommes de terre exclusivement de l'Île-du-Prince-Édouard, à cause du problème de gel que pose le port de Saint-Jean.

M. Mulherin: L'année dernière, les exportateurs ont perdu des millions de dollars, dans le port, à cause de la mauvaise isolation de certains wagons où l'on entreposait les pommes de terre.

M. Landers: Il faut absolument faire des améliorations dans ce domaine.

M. Mulherin: Absolument.

M. Landers: J'ai reçu une lettre de M. Eugene Whelan me disant qu'il étudiait le problème, mais il faut croire que tout doit être réglé avant l'hiver.

M. Mulherin: Oui. On espère disposer de l'entrepôt du matériel de combat des incendies de forêt et d'y garder les pommes de terre, cet automne, ce qui serait idéal. Si les wagons doivent rester en gare pour plusieurs jours, on peut s'attendre à avoir des problèmes de gel. Comme on l'a dit plus tôt, ces wagons américains servent surtout à garder les fruits et légumes frais; ils ne sont pas construits pour un service d'entreposage en hiver. Il n'y a pas de source de chaleur sous les planchers, et ne sont pas isolés contre le froid intense. Malheureusement, on a consigné les vieux wagons frigorifiques du CP

[*Texte*]

what we are using now. They were junked for being no good and still they were twice the car that we are using.

Mr. Landers: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Landers.

Mr. Corbin: May I ask a short question, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: This is a critical item, I feel. If the railways or the government, or call them whatever you wish, refused to build new reefer cars and you have to go by trucks or vans to move your potatoes into central Canada, a lot of which are being moved by trucks now in bulk to the ports either here or elsewhere, what do you feel will be your competitive position at that stage? Will you survive? Can the trucks handle it?

Mr. Pray: Never.

Mr. Corbin: Why not?

Mr. Pray: Trucks cannot handle the volume of shipments if there are no railways. Is that what you mean, Mr. Corbin?

Mr. Corbin: Right.

Mr. Pray: They cannot handle it. We must remember and we hear every day about the energy crisis. We can haul a trainload of potatoes into Montreal or Toronto a heck of a lot cheaper than we can by truck.

Mr. Whittaker: I would like a short question, as well, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Whittaker, be very brief, please.

Mr. Whittaker: In the guaranteed rates, I would like to say to you that the railways gave us that in the food industry some years ago and it had to go out the window because they could not supply the rolling stock. So be very careful.

I might also say that I agree with your last statement about not being able to use the railway and that we have got a big fight on our hands. You had better get in there to start fighting hard if you are going to get anywhere.

The Chairman: Mr. Mulherin.

Mr. Mulherin: Might I just quote one sentence from a letter written by Mr. Lang addressed to George Dexter, that in the:

> . . . 1977/78 crop years . . . car shortages can be anticipated . . . because major repairs to keep up the CN M.D.T. fleet . . .

Mr. Whittaker: A great help in selling your product.

Mr. Mulherin: A great help.

Mr. Whittaker: Thank you.

The Chairman: Go ahead, Mr. Mulherin.

[*Traduction*]

et du CN à la ferraille; on s'en est servi dans le passé, et ils faisaient mieux l'affaire que ce dont nous disposons maitenant. On disait que ces vieux wagons ne servaient plus à rien, mais ils étaient supérieurs à ce qu'on a aujourd'hui.

M. Landers: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Landers.

M. Corbin: Pourrais-je poser une petite question, monsieur le président?

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Il s'agit d'une question assez importante. Si les compagnies de chemins de fer ou le gouvernement refusaient de construire de nouveaux wagons frigorifiques et si vous deviez employer des camions pour transporter vos pommes de terre au centre du Canada,—puisque vous vous servez maintenant de camions pour les transporter en vrac, soit ici ou ailleurs,—quelle serait votre position compétitive? Pourriez-vous maintenir votre position compétitive? Pourriez-vous maintenir votre position sur le marché? Y a-t-il suffisamment de camions pour assurer un tel transport?

M. Pray: Non, jamais.

M. Corbin: Et pourquoi pas?

M. Pray: Les camions ne peuvent pas subvenir au volume de transport si les chemins de fer ne sont pas disponibles. Est-ce bien ce que vous pensez, monsieur Corbin?

M. Corbin: Oui, en effet.

M. Pray: Ce n'est pas possible. Je vous rappelle la crise de l'énergie dont on entend parler tous les jours. On peut expédier un train de pommes de terre à Montréal ou à Toronto pour moins cher qu'on ne peut le faire par camion.

M. Whittaker: Je veux aussi poser une petite question supplémentaire, monsieur le président.

Le président: Monsieur Whittaker, soyez très bref, s'il vous plaît.

M. Whittaker: Il y a plusieurs années, Les chemins de fer accordaient à l'industrie alimentaire des taux garantis, qu'on a abandonnés, car les chemins de fer ne pouvaient pas fournir le matériel roulant. Soyez donc prudents.

Je suis tout à fait d'accord avec votre dernière déclaration concernant l'impossibilité d'employer les chemins de fer et qu'on devrait combattre pour arriver à s'en servir. Il faut commencer le combat dès maintenant si l'on veut réussir.

Le président: Monsieur Mulherin.

M. Mulherin: Je voudrais citer une phrase d'un lettre de M. Lang à M. George Dexter voulant que:

> . . . dans les années de récolte 1977-1978, on prévoit une insuffisance de wagons à cause des réparations importantes nécessaires pour maintenir la flotte du MDT du CN.

M. Whittaker: Voilà pour vous aider à vendre votre produit.

M. Mulherin: Quelle aide!

M. Whittaker: Merci.

Le président: Continuez, monsieur Mulherin.

[*Text*]

Mr. Mulherin: I just want to mention this point. I realize that Mr. Pray mentioned that the railroads are admitting that there will be shortages; the government is admitting it. Mr. Whelan has said that he will be working on something for us; however, we are still waiting.

Mr. Corbin: What about the provincial government?

An hon. Member: They do not have any . . .

The Chairman: Order, please! Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Just a minute. This is an effort of all levels of government. That point should be made. This is a federal-provincial effort. This is not just partisan politics. It has to be resolved that way. I think the witnesses will agree with me.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin and Mr. Pray. Thank you very much, Mr. Mulherin and Mr. Brennan, for appearing before us this morning. Thank you.

• 1125

Next we have the pleasure of having with us this morning representatives of the Southern New Brunswick Wood Corporation Limited. Mr. Lawrence McCrea is the Director and Mr. Donald McVey is a member of the corporation.

Mr. McCrea, do you have an opening statement for us?

Mr. L. McCrea (Director, Southern New Brunswick Wood Corporation Limited): Mr. Chairman, on behalf of the Southern New Brunswick Wood Co-operative in Sussex I would like to bring to the attention of this meeting the advantages of a reduction in railway freight rates for forest products. The woood industry is the basis of the New Brunswick economy. Any change in this industry will have far-reaching effects on everyone in the province.

The cost of trucking forest products is becoming excessive, especially long distance wood. For example, wood coming from the Sackville area is worth only $27 per cord roadside because of the trucking costs of $13 a cord. If this wood could be moved cheaper by rail the roadside price to the producer would increase. The high cost of moving wood long distances will take away from producers new mills because they are only so many dollars to be squeezed out of a finished product.

Greater and more efficient use of our railways must be made because of the continuing excalation of fuel costs. This would not only help to conserve a non-renewable resource but would replace the damage to the highways. It is unavoidable that wood shortages will develop in southern New Brunswick owing in part to the devastation of our forests by the spruce budworm. Wood from other parts of the province will keep the Saint John mills in continuous operation. Any interruption in the purchase of pulpwood by these mills would create a serious financial situation.

If money can be saved by lowering transportation costs, it could be put where it is needed, into better forest management. Far too great a part of the pulpwood dollar is being used for transportation. To sum up, a lower freight cost for wood

[*Translation*]

M. Mulherin: Je voulais simplement évoquer le point suivant. M. Pray a déjà mentionné que les chemins de fer accusent des insuffisances; le gouvernement l'admet aussi. M. Whelan dit qu'il tente de nous aider; toutefois, on attend toujours.

M. Corbin: Que fait le gouvernement provincial?

Une voix: Ils n'ont pas de . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît! Monsieur Corbin.

M. Corbin: Il s'agit d'un effort à tous les niveaux du gouvernement. Il faut le rappeler. C'est un effort fédéral-provincial. Il n'est pas question de politique partisane. Il faut que tous collaborent pour résoudre le problème. Les témoins sont sans doute d'accord avec moi.

Le président: Merci, monsieur Corbin et monsieur Pray. Merci beaucoup, monsieur Mulherin et monsieur Brennan d'être venus ici, ce matin. Merci.

Nous aurons maintenant le plaisir d'entendre les représentants de la Southern New Brunswick Wood Corporation Limited. M. Lawrence McCrea en est l'administrateur, et M. Donald McVey, un membre.

Monsieur McCrea, avez-vous des remarques préliminaires?

M. L. McCrea (administrateur, Southern New Brunswick Wood Corporation Limited): Monsieur le président, au nom de la Southern New Brunswick Wood Co-operative du comté de Sussex, je voudrais sensibiliser les membres du Comité aux avantages qu'apporterait une réduction des taux de chemins de fer pour les produits forestiers. L'industrie forestière est la base même de l'économie du Nouveau-Brunswick. Tout changement dans cette industrie affecte toute la province.

Le coût de transporter par camion les produits forestiers devient inabordable, surtout sur de longues distances. Par exemple, le bois venant de la région de Sackville ne se vend que $27 la corde, au point de départ, à cause des coûts de transport de $13 la corde. Si le transport de ces produits forestiers coûtait moins cher par chemin de fer, le prix de revient du producteur pourrait être augmenté. Le coût élevé du transport du bois sur de longues distances empêchera les producteurs de construire de nouvelles usines car la marge de profit sur le produit fini est minime.

Il faut employer nos chemins de fer plus souvent et plus efficacement, à cause de l'escalade continue du prix des carburants. Ainsi, on épargne une ressource non renouvelable, et l'on diminue le dommage aux grandes routes. Inévitablement, les ravages de nos forêts par la tordeuse de l'épinette causera une pénurie de bois dans le sud du Nouveaux-Brunswick. Et les usines de pâte de papier de Saint-Jean continueront à fonctionner grâce au bois venant d'autres parties de la province. Toute interruption dans l'achat du bois à pâte par ces usines causera de graves problèmes financiers.

Tout argent économisé en diminuant les coûts de transport pourra être réinvesti dans un domaine plus utile, c'est-à-dire la meilleure gestion de nos forêts. La quote-part du dollar provenant du bois à pâte servant au transport est trop élevé. Donc, si

[*Texte*]

products to the mills would result in a stable employment picture in this industry.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I have only one question. I think it is relevant to the testimony given by the witness. There is no reference to weight tolerances on New Brunswick roads. Certainly in the part of New Brunswick that I come from, Edmundston and up river, that question has been a matter of dispute over the years. I was in the New Brunswick Legislative Assembly last week when the Minister of Transport announced a 15 per cent tolerance over the regular load weight.

I do not know if that applies in your area or not, but would you say that the load limit factor is generally speaking detrimental to the movement of your pulpwood, your raw product, to the mills?

Mr. L. McCrea: This is a fact. Tractor trailers are licensed for about 80,000 and are allowed the 15 per cent, I believe, and larger trailers take heavier loads, of course.

Mr. Corbin: Are other truckers or movers of wood in New Brunswick allowed higher axle limits than you people, or is it applied equally across the board?

Mr. L. McCrea: I could not speak for other areas of the province. I can only speak for the Sussex area. We are tied to load limits, that is for sure. I think the truckers sometimes exceed those load limits.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Were you here earlier, sir, when Mr. Irving was here?

Mr. L. McCrea: Yes.

Mr. McKenzie: Then you heard my question in regard to the building of a plant to manufacture methanol.

Mr. L. McCrea: I heard the remarks. Yes.

• 1130

Mr. McKenzie: You heard a few remarks. You are connected with the forestry industry, I understand.

Mr. L. McCrea: I am a farmer and a woodlot owner.

Mr. McKenzie: I see.

Mr. L. McCrea: Grass roots with the tree roots.

Mr. McKenzie: Oh, very good.

Have you given any thought to the building of a methanol plant in New Brunswick? One of Mr. Irving's colleagues said it was not feasible. Well, there is nothing new about manufacturing methanol. In World War II they manufactured millions of gallons for vehicles in Europe. What are you doing about looking into the manufacture of methanol?

Mr. L. McCrea: Because we are producers, we would not be doing any research into this. We may be wondering about it, but what I see is a more efficient use of our railroads. I do not want to get away from that subject. I see idle railroads and

[*Traduction*]

le coût du transport du bois à pâte aux usines est moins élevé, on stabilisera les emplois dans cette industrie.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, je n'ai qu'une question. Elle est très pertinente à ce que vient de dire le témoin. Il n'est fait aucune référence limite des chargements permise sur les routes du Nouveau-Brunswick. Je vous assure que, dans ma partie du Nouveau-Brunswick, la région d'Edmundston et la partie nord du fleuve, on débat cette question depuis des années. J'assistais à l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick, la semaine dernière, et j'ai entendu le ministre des Transports annoncé une augmentation de 15 p. 100 à la limite normale de chargements sur les routes.

Je ne sais pas si c'est le cas dans votre région, mais êtes-vous d'accord que les limites de poids, en général, nuisent au mouvement de votre bois à pâte, le produit brut, vers les usines?

M. L. McCrea: En effet. Les remorques ont droit à un poids maximum de 80,000 livres, plus le 15 p. 100, et les grandes remorques transportent des chargements encore plus lourds.

M. Corbin: Les autres camionneurs ou transporteurs de bois du Nouveau-Brunswick ont-ils droits à des chargements plus élevés que vous-même, ou cette limite est-elle universelle?

M. L. McCrea: Je ne peux parler au non des autres régions de la province. Je ne parle que pour la région de Sussex. Nous sommes restreints par ces limites sur les chargements. Les camionneurs dépassent ces limites occasionnellement.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Avez-vous entendu M. Irving plus tôt, monsieur?

M. L. McCrea: Oui.

M. McKenzie: Vous avez donc entendu ma question concernant la construction d'une usine de fabrication du méthanol.

M. L. McCrea: Oui, en effet, j'ai entendu ces remarques.

M. McKenzie: Vous avez entendu quelques remarques. Vous faites partie de l'industrie forestière, n'est-ce pas?

M. L. McCrea: J'ai une ferme boisée.

M. McKenzie: Je comprends.

M. L. McCrea: Je suis donc du mouvement populaire et enraciné dans l'industrie forestière.

M. McKenzie: Oh, excellent jeu de mots.

Avez-vous considéré la construction d'une usine de méthanol au Nouveau-Brunswick? Un des collègues de M. Irving disait que c'est impossible. Pourtant, il n'y a rien de nouveau dans la fabrication du méthanol. Durant la Seconde grande guerre, on en a fabriqué des millions de gallons pour les véhicules d'Europe. Que faites-vous en ce sens?

M. L. McCrea: Parce que nous sommes des producteurs de bois, nous n'avons fait aucune recherche en la matière. Nous y pensons, mais nous cherchons surtout à employer nos chemins de fer plus efficacement. Je ne veux pas m'éloigner du sujet. Je

[*Text*]

busy highways and I do not think it is logical, owing to the energy crisis and the deterioration of our highways. Our road from Sussex to Saint John, could be called Pulpwood Street. There is a great volume of wood moving on our highways and some of that should be on the train.

Mr. McKenzie: What do you do with all your waste forest products here?

Mr. L. McCrea: I do not think we have any waste forest products. We sell them. There is the pulpwood. We take the trees to the mill.

Mr. McKenzie: You have a minimum of waste here from your forests?

Mr. L. McCrea: There is always waste in a forest but anything that is merchantable is not wasted.

Mr. McKenzie: I see.

Mr. L. McCrea: We do not take the limbs and the roots or anything below a four inch stalk, but if you get down to that, there is not much left.

Mr. McKenzie: I see. So you do not have huge mounds of forest waste here in New Brunswick?

Mr. L. McCrea: I would not say so.

Mr. McKenzie: In other areas in British Columbia and parts of Quebec they do. How come that you would not have any waste here?

Mr. L. McCrea: You would have brush—what you take off the tree. Is that what you are referring to?

Mr. McKenzie: Yes. Well, any waste at all. Anything that is left over.

Mr. L. McCrea: To put it plainly, we do not waste trees.

Mr. McKenzie: I see. Well, that is not what I have seen. I do not understand. I have read the Forestry Association's documents on this and they talk about the amount of waste they have in Quebec and British Columbia. I do not recall whether they mentioned New Brunswick. Perhaps this is something that you people should look at. Do you belong to the Canadian Forestry Association or any national organizations?

Mr. L. McCrea: Yes.

Mr. McKenzie: Well, I would suggest that you get some of their studies that they have done on methanol. It might be something to look at for the future. That is all I am suggesting.

Mr. L. McCrea: We will have waste. Perhaps I should not have said that there is no waste; the budworm-damaged trees are going to waste at this time.

Mr. McKenzie: Yes. That is one of the areas that could be looked at. Maybe you would want to check out if it would help ease your unemployment and help your industry.

Mr. L. McCrea: We would.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

[*Translation*]

vois des chemins de fer inutilisés et des autoroutes comblées, ce qui n'est pas logique en raison de la crise de l'énergie et de la détérioration de nos routes. On pourrait appeler la route du Sussex à Saint-Jean le «Chemin de bois à pâte». Il y a une très grande quantité de bois transportée sur nos routes qui devrait être transportée par chemin de fer.

M. McKenzie: Que faites-vous avec vos déchets de bois?

M. L. McCrea: Il n'y a pas de déchets de bois. On les vend. C'est le bois à pâte. Nous transportons l'arbre entier à l'usine.

M. McKenzie: Il n'y a donc aucun gaspillage de vos forêts?

M. L. McCrea: Il y a toujours une certaine perte dans une forêt, mais tout ce qui est bon est vendu.

M. McKenzie: Je comprends.

M. L. McCrea: Nous ne prenons aucune branche ou racine de moins de quatre pouces de diamètre; donc, il ne reste pas grand-chose.

M. McKenzie: Je comprends. Vous n'avez donc pas d'énormes tas de déchets forestiers ici, au Nouveau-Brunswick?

M. L. McCrea: Je ne crois pas.

M. McKenzie: Mais il y en a dans d'autres régions de la Colombie-Britannique et dans certaines parties du Québec. Comment se fait-il que vous n'avez pas de déchets ici?

M. L. McCrea: Il y a évidemment les branches qu'on enlève des arbres. C'est de cela dont vous parlez?

M. McKenzie: Oui. Tout déchet. tout ce qui reste.

M. L. McCrea: Je dis simplement: nous ne gaspillons pas les arbres.

M. McKenzie: Je comprends. Mais, ce n'est pas ce que j'ai vu. Je ne comprends plus. J'ai lu la documentation de l'Association forestière qui mentionne la quantité de déchets au Québec et en Colombie-Britannique. Je ne me souviens pas si l'on a mentionné le Nouveau-Brunswick. Peut-être devriez-vous étudier cet aspect. Êtes-vous membre de l'Association forestière du Canada ou d'autres organisations nationales?

M. L. McCrea: Oui.

M. McKenzie: Eh bien, vous devriez lire certaines de leurs études sur le méthanol. Il faudrait y penser pour l'avenir. C'est ce que je propose.

M. L. McCrea: Il y aura toujours des déchets. Peut-être n'aurais-je pas dû dire qu'il n'y a pas de déchets; les arbres attaqués par la tordeuse de l'épinette sont gaspillés en ce moment.

M. McKenzie: Oui. Voilà donc un aspect de la question qu'il faudrait étudier. Peut-être devriez-vous vérifier si cela pourrait aider à diminuer le chômage et à aider votre industrie.

M. L. McCrea: Nous y pensons.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

[*Texte*]

Mr. McRae. Mr. McRae to Mr. McCrea.

Mr. McRae (Fort William): Mr. Chairman, Mr. McCrea, in looking back, say, ten years, has there been a noticeable move away from rail to trucking in the industry in your area?

Mr. L. McCrea: Yes. We are not able to use rail transportation because of the high cost. I cannot quote you figures but we have not been loading wood on cars for a number of years. That is for sure.

Mr. McRae (Fort William): Is it because the rail lines are not acceptable to the operation or is it just a matter of sheer rates?

Mr. L. McCrea: It is sheer rates.

Mr. McRae (Fort William): So there are rail lines into the areas where you are cutting and yet you are hauling the wood by truck. This appalls me. Over the last two days, a number of people have suggested that energy factors should get freight patrons moving in other directions. But it seems to me that the only money we are going to spend on transportation in the Atlantic provinces in the next five years is to be on roads.

As, I mentioned earlier, we have had two reports in the last two weeks; one was from the National Energy Board, and one, a worldwide report, said that by 1985 we are going to be in very serious problems with respect to oil. I cannot understand why our government—and I am part of that government—tolerates this kind of rail abandonment. And so far as I can see, you and the Irving people and the other people who have come here have told us the same thing. It has to start getting home that the railways have to be built up, that we should be putting our money into rail. We should be getting away from the use of the road for heavy traffic, for heavy freight and so on because it is not economical. The rates should be subject to it in this way.

• 1135

I appreciate what you have said, and I do not know any other questions I can ask you, but certainly I will be taking this back. We heard this yesterday all day in Newfoundland and here today.

The Chairman: Thank you. Do you have a comment?

Mr. L. McCrea: Yes. After hearing Mr. Irving's comment on the difference between British Columbia rates and New Brunswick rates, it is a serious situation. In addition, I want to make this comment: I am from Southern New Brunswick and our Saint John mills—there are two—are very important to us. We will have to go farther afield to supply those mills, so it is very, very important that we get improved rail service and rail rates to allow us to keep those mills in a viable condition.

The Chairman: Thank you, Mr. McCrea.

Monsieur Parent.

M. Parent: Monsieur McCrea, j'aurais une question à vous poser à propos des bateaux . . .

[*Traduction*]

Monsieur McRae. Monsieur McRae, pour M. McCrea.

M. McRae (Fort William): Monsieur le président, monsieur McCrea, depuis dix anx, y a-t-il eu un mouvement marqué de l'industrie, dans votre région, du chemin de fer en faveur du camionnage?

M. L. McCrea: Oui. On ne peut utiliser le transport par chemin de fer à cause des coûts élevés. Je ne peux pas vous donner de chiffres, mais, en fait, on a abandonné le transport par chemin de fer depuis un certain nombre d'années.

M. McRae (Fort William): Est-ce parce que les lignes de chemin de fer ne sont pas utilisables, ou est-ce strictement à cause des taux?

M. L. McCrea: A cause des taux.

M. McRae (Fort William): Il y donc des lignes de chemin de fer dans les régions où vous coupez le bois et où vous transportez par camion. Je trouve cela épouvantable. Durant ces deux derniers jours, un certain nombre de personnes ont indiqué que certains facteurs concernant l'énergie devraient obliger les transporteurs en vrac à penser à d'autres options. Mais pourtant, il semble que dans les cinq prochaines années, on dépensera tout l'argent destiné au transport dans les provinces atlantiques sur les routes.

Au cours des deux dernières semaines, nous avons reçu deux rapports: un, de la Commission nationale de l'énergie, l'autre, un rapport mondial, qui nous avertit qu'avant 1985, nous aurons de très graves problèmes de pétrole. Je ne comprends pas pourquoi notre gouvernement, dont je fais partie, peut tolérer cet abandon du système chemin de fer. Vous, les représentants de la compagnie Irving et les autres témoins disent tous la même chose. Il est évident qu'il faut améliorer les chemins de fer, y investir les fonds disponibles. Il faut cesser d'utiliser des grandes routes pour le transport de charges lourdes car ce n'est plus économique. On devrait considérer les taux dans cette optique.

Je tiens compte de ce que vous avez dit, et quoique je n'aie plus de questions à vous poser, je vais certainement faire valoir vos opinions à Ottawa. Nous avons entendu la même chose, hier, à Terre-Neuve, et encore aujourd'hui, ici.

Le président: Merci. Avez-vous un commentaire?

M. L. McCrea: Oui. Selon les commentaires de M. Irving sur la différence des taux entre la Colombie-Britannique et le Nouveau-Brunswick, la situation est certainement grave. Je veux ajouter ceci. Je suis du sud du Nouveau-Brunswick où nos deux usines à Saint-Jean nous sont précieuses. Il nous faudra chercher encore plus loin pour alimenter ces usines de bois; il est donc très important qu'on améliore le service de chemin de fer et que les taux soient fixés à un niveau qui permettra la rentabilité de ces usines.

Le président: Merci, monsieur McCrea.

Mr. Parent.

Mr. Parent: Mr. McCrea, I have a question concerning ships . . .

[*Text*]

Mr. L. McCrea: Wait a minute, I am getting the wrong language there. Give me English, please; I am getting it in French.

M. Parent: Nous avons parlé des coûts du transport de votre bois, du lieu où vous le coupez, jusqu'ici à Saint-Jean, et nous avons parlé du mode de transport, le chemin de fer ou le camion. A votre avis, quel est le pourcentage de votre marché au centre du Canada, et je veux dire par là, le sud du Québec et l'Ontario? Quel pourcentage de ce que vous vendez, est vendu là?

Mr. L. McCrea: Well, the bulk of our sales are to our local mills; I am talking about the raw material. The finished material is probably exported but I am not in that process. We deliver to our sawmills and to our pulp and paper mills and they, in turn, will export. We do not export the raw product at this time.

M. Parent: Vous n'avez donc pas de chiffres pour nous dire combien cela vous coûte pour livrer ce bois, par exemple en Ontario, par bateau, par chemin de fer ou par camion?

Mr. L. McCrea: No, I do not have any figures on that.

M. Parent: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Parent.

We have no more questioners.

Mr. McCrea and Mr. McVey, thank you very much.

Just before we close off, I might say that we are sorry that the McCain Produce Company could not be with us this morning. However, I would like to thank all those witnesses who have taken time from a busy schedule to appear before us this morning. It is appreciated and we will certainly try to act on the recommendations and suggestions that you have brought forth through the Committee this morning.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Translation*]

M. L. McCrea: Un moment, s'il vous plaît, je dois changer de canal. Quel est le canal anglais, s'il vous plaît; je n'entends que le français.

Mr. Parent: We have already discussed the cost of transporting your wood from the lot to Saint John, and we have discussed the means of transport, rail or truck. In your opinion, what is the percentage of your market in central Canada, that is in Southern Quebec and in Ontario? What is the percentage of your total sales to those areas?

M. L. McCrea: Nous vendons la plus grande partie de notre produit aux usines locales; je parle de la matière première. Le produit fini est sans doute exporté, mais je ne participe pas à ce processus. Nous livrons le bois de nos usines aux usines de pâte et de papier qui font l'exportation. Nous n'exportons pas la matière première en ce moment.

Mr. Parent: So you would have no figures as to the costs of delivering your wood say to Ontario by ship, by rail or by truck?

M. L. McCrea: Non, je n'ai pas de chiffres à cet égard.

Mr. Parent: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Parent.

Nous avons terminé ce tour de questions.

M. McCrea et M. McVey, je vous remercie beaucoup.

Avant de lever la séance, je dois exprimer notre regret que la McCain Produce Company n'ait pu comparaître ce matin. Toutefois, je veux remercier tous les témoins qui ont pris le temps de venir. Nous vous en sommes reconnaissants et nous essaierons certainement de répondre à vos recommandations et suggestions.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

APPENDIX "TC-4"

REPORT OF POTATO MOVEMENT
PORT OF SAINT JOHN, N.B.
1976-77

1. HISTORY

2. 1976-77 SEASON

3. PROBLEMS

4. RECOMMENDATIONS

5. CONCLUSION

March 31, 1977

1. HISTORY

Potatoes have moved through the port in varying amounts in past years as shown on table below:

1961	-	49,173 tons
1962	-	144,903 "
1963	-	107,214 "
1964	-	69,914 "
1965	-	51,197 "
1966	-	58,634 "
1967	-	41,049 "
1968	-	42,354 "
1969	-	89,177 "
1970	-	65,546 "
1971	-	47,514 "
1972	-	90,267 "
1973	-	48,135 "
1974	-	36,987 "
1975	-	73,860 "
1976	-	81,977 "

Leaving out the 'peak' years of 1962 and 1963 the average works out to 60,413 tons of 2,000 lbs. per year.

Difficulties were encountered every year through frost damage, shut-out cargo, weather, space availability, etc. etc. which were to be expected, but very few excessive ship delays occurred before December of 1976.

We list below a summary of available heated insulated facilities:-

Year 1934 - Shed #14 - Gross area - 36,145 sq. ft. - Heated & insulated

Year 1938 - Shed #13B - Gross area - 35,000 sq. ft. - Heated & insulated

Year 1956 - Shed Pugsley C - Gross area - 66,000 sq. ft. - Heated only

Year 1964 - Shed Long Wharf - Gross area - 59,400 sq. ft. - Heated & insulated

Year 1972 - Shed 13A - Gross area - 30,782 sq. ft. - Heated & insulated

Year 1975 - Shed Pugsley C - ---- Insulated

Total available heated and insulated sheds as in 1977 = 227,327 sq. ft.

Until 1975 when Pugsley C was insulated, no potatoes could move through this shed from approximately mid-December to mid-February.
It is interesting to note that only comparatively recently have potatoes moved through the sheds during the very cold periods (mid-Dec. to mid-Feb.).

In earlier years it was customary not to ship during these times (especially seed potatoes).

2. 1ST OCT. 1976 - 27TH FEB. 1977

During this period 91,000 tons were shipped through the port (77,000 Canadian origin and 14,000 U.S. origin).

From Oct. 1st to about early December the customary pattern followed with no really excessive delays. Samples as follows:-

Vessel	Tons	Days
Arctic	3,330	9
Septimus	953	5
Frimaro	1,230	11
Tolmi	4,826	16
Carl Offersen	3,750	14
Fu Chiao	3,324	13
Gladstone Star	5,839	12
30th Novembre	3,743	14
Lindinger Ivory	2,668	12
La Lima	2,046	6
Estemar II	2,432	12

The above time periods include all time spent waiting for a berth and loading time. Pugsley C, Long Wharf B, and Berths 13 and 14 were available and were used for potatoes up till the beginning of December at which time Pugsley C Shed was given over for transit of forest products.

The above time periods look excessive, but are not out of line for the facilities used. Delayed assembly - little evening overtime - weather - gang shortages, etc. etc., all contributed to delays. Basically, relatively few frosted potatoes arrived at sheds during this time.

From December onwards a different pattern developed. Samples of vessels are given below.

Vessel	Tons	Days	
Saxonia	7,626	17	
Chaiten	5,743	20	
Secil Brasil	2,822	17	
Loch Maree	6,784	35*	includes delay f damage to vessel loading
Clementina	3,206	25	

Vessel	Tons	Days
Mercandian Supplier	1,612	23
Fu Chiao	1,915	18
Star River	629	30
Albany	4,951	18
Cometa	3,600	22
Rea	2,956	19
Carmania	6,547	27

Basically from beginning of December, potatoes began to arrive in a frosted condition to the sheds. It was not uncommon to have a shed filled with "held" potatoes awaiting breakdown and re-racking etc., with resultant delays to vessels. There were no reports of any potatoes becoming frozen in the sheds once they were stored there.
This in turn resulted in sheds plugged with shut-out potatoes which curtailed the effective movement of cargoes for subsequent ships.
Extremely cold weather set in from December through January. Unheated vessels suffered severe delays through inability to load, and even heated vessels suffered delays because of the danger to cargo during this cold snap.
Last potato vessel prior to this report completed Feb. 9th and sailed.

3. PROBLEMS - 1976-77 WINTER

(a) Rail transportation

From reports, potato cars in movement appear to suffer little or no freezing, but when stopped the circulation of heated air also stopped and contents froze at floor level and around doors.

Such cars were discharged into shed and marked "HELD" by Department of Agriculture inspectors. National Harbours Board was then requested to raise the temperature in the shed as high as possible to unfreeze the potatoes. This would take up to five or six days, depending on temperature attained, before the potatoes broke down. Once broken down it was then apparent which potatoes were frozen. All "held" potatoes had to be re-racked and the bad ones rejected. The good ones were rebagged and re-piled in the shed for loading to vessel and the "HELD" tag was removed from this carload by the inspector.
Whilst it is not unusual to have a few "held" cars during the cold weeks, the present winter season resulted in literally hundreds of "held" cars.
Shed 14 for example was solidly plugged with held cars at one stage. Result of this was that the ship

had no good cargo to load until the potatoes broke down and were sorted. The balance of cargo for this ship was in rail cars in the yard and in turn could not be unloaded into the shed. This balance in turn became frosted and snowballed events into disastrous proportions.
Sheds 13, 14 and Long Wharf B were available, and were completely filled at this time; no other heated facilities were available for potatoes.

(b) Sheds

(1) Coupled with this freezing problem was the fact that ships, for various reasons, were unable to hang around long enough to load their complete cargoes. A few of them sailed with whatever cargo was on board. The remaining cargo was left in the sheds and compounded the whole space problem.

(2) The sheds are divided up into bays which are delineated by pillars supporting the roof. The distance between these pillars varies from 20' to 22'. The stevedores use 6' wide pallets upon which the bags of potatoes are stowed. Even with a 22' wide bay it is impossible to get three rows of pallets when one considers the overhang of the bags on the pallets. This results in the shed being under-utilized because each bay only contains two rows of palletised potatoes. The capacity of Shed 14 for instance, using 6' wide pallets, is only about 40 cars.

(3) Ideally potatoes should be assembled in sufficient time to fill a shed immediately prior to vessel's arrival. During this assembly time the trackside doors are the only openings into the shed. In the past National Harbours Board have provided wooden sections which fit into the door openings, leaving only enough opening for a man and a hand truck to pass through. This is to reduce the volume of cold air entering the shed in order to maintain a suitable temperature within the shed.

Problems have been encountered with the destruction of these sections through careless handling, and the disinclination of the railroad employees to use them because they are not light, and the steel flanges often become bent and distorted in handling. Generally speaking, unless strict supervision is maintained, these sections are not used and danger exists of potatoes, stowed in the shed adjacent to the door openings, becoming frosted.

(3) This problem becomes more acute when the ship is alongside and loading through open doors on the water side of the shed. When potatoes are simultaneously being discharged from rail cars into the shed on the opposite side, a cross current of cold air flows unimpeded through the shed with disastrous results to the cargo in the shed should the outside temperature be low. No heating system presently in use can cope with these conditions and this results in either rail or ship ceasing work, with subsequent costly delays to either or both.

(4) Shed aprons

In the conventional palletized system of loading, a pallet load of potatoes is taken by forklift from the shed out on to the dock apron. It remains there until the ship's tackle is lowered and and hooked on to the pallet which is then hoisted up over the ship's rail and lowered into the ship's compartment. In low temperatures, and especially when the wind is blowing, these potatoes are exposed to severe chilling conditions from the time they clear the shed until entering vessel's compartment. Again the chance of frosting is encountered.

(c) Ships

It is disappointing how many times a vessel is obtained which cannot heat its own compartments to carry a product which must not be subject to any low temperatures, from a port which always has sub-freezing weather periods. Such arrangements are made frequently during winter time in Saint John.

In normal winter temperatures it frequently happens that a ventilated, unheated vessel refuses to open hatches because of the danger of freezing the cargo already loaded, when another heated ship carries on loading with no such danger. This can happen during a temperature range of say 25° to 32° Fahrenheit. The unheated ship naturally comes at a lower cost and the chance of a reasonable period of weather lures the principal into being attracted to this type of vessel, despite the past history of temperatures at the port during the potato season.

Again the unheated ship is generally available, whilst a heated vessel may not be, at the required time.

4. RECOMMENDATIONS

(a) Rail transportation

Whilst this is not within the scope of the National Harbours Board, I would recommend the following:-

1) Stricter supervision of rail car loading should be carried out at point of shipment to ensure that adequate preheating time is allowed prior to loading, and that the stowage in the car is in accordance with railroad specifications.

2) A review of present heating system used, with the aim of making it effective ever when car is not in motion.

3) Stricter control of inspection of cars when yarded to ensure heaters are working and that they are adequately fuelled.

4) Replacement of present cars with more modern cars in sufficient quantity to handle the volume anticipated, and of a suitable description to carry perishable cargo damage free.

(b) Sheds

(1) Present facilities could have handled a much larger volume of potatoes if non-frosted potatoes only had been floored in sheds and loaded to suitable vessels which lifted their complete cargoes.

With the construction of Navy Island Forest Products Terminal, scheduled for completion June 1977, the Pugsley C shed should be available for use of perishable cargo from that time onwards. This will also assist in handling a larger volume.

However, it would still be highly desirable to have an additional shed at or near the waterfront, insulated and heated, and possibly divided into several compartments, to act as a reception area for frosted potatoes or as an overflow storage area for potatoes. The transit sheds in the harbour could then accept good potatoes only - the frosted or blighted potatoes would be rejected and sent to the storage shed to break down and be re-graded as necessary. The goods would then move quickly through the transit sheds and shippers would be able to consolidate their frosted or rejected potatoes in one area, with appropriate machinery and labour to handle them.

Also, a surge of import potatoes could be directed to this shed once room was no longer avail-

able in transit sheds.

As room became available, the stored potatoes could move out to the allocated transit shed. This would involve double handling with resultant expense, but would avoid the very heavy losses of this season's operation.

The loss of revenue to the port in volume movement is a factor which must not be forgotten in planning for future years. We cannot afford to have our heated sheds tied up with frosted potatoes - and used as warehouses for shut-out cargoes. As the name implies they are for transit goods only.

It is strongly recommended that consideration be given to such a storage shed - funded from whatever source available - for the immediate future.

Railcars would not be delayed (by filled transit sheds) but could be unloaded at the storage shed avoiding demurrage charges and being released quickly for additional cargo.

The storage shed could be used for storage of other cargoes - e.g. forest products - when not required for potatoes, or for any perishable cargo.

2) I recommend the use of smaller (5') pallets to make more effective use of the sheds. Capacity could be increased by nearly 50% if such pallets were available.

3) Consideration should be given to higher piling in the sheds to increase capacity. Objections to this appear to come mainly from Department of Agriculture and though strong are not entirely convincing. The use of smaller sized pallets would tie in with the higher piling recommendation.

In order to cut heat losses from the shed for economic reasons and to lessen the danger of having shed contents exposed to the chance of freezing, it is recommended that thermal barriers (heavy divided see-thru' plastic curtains) be purchased and fitted to door openings on trackside doors and waterside doors at all heated sheds. The present small trackside doors at #13 and 14 Sheds may not require being fitted with curtains because of the small openings and little heat loss. These curtains are split vertically to permit passage of lifters and men with hand trucks, through the openings and would automatically fall closed themselves by being fitted with weighted bottoms.

Such curtains were tried out successfully by Pirie Potato Company on two waterside doors at Long Wharf B Shed this season, enabling the vessel alongside to be worked in low temperatures when other vessels at other sheds could not work. N.H.B. contributed sub-

stantially to the cost of this experiment. These curtains do not interfere with the opening and closing of the normal shed doors, and could be fitted with the advent of winter and removed when the weather warms up in the spring. They would replace the wooden sections presently supplied for the trackside doors for potato handling and could be rolled up out of the way for normal general cargo work. Townsend Company (Maritime) Ltd. supplied the expertise to fit and adjust the two curtains used and gave a comprehensive report on the results, which report should be studied in detail prior to ordering and fitting curtains.

4) The report also mentions the covering of the pallet load of potatoes by a plastic bag when removed from heated shed to open apron. This bag serves to retain the residual heat of the potatoes and to cut the wind-chill factor. It would remain in place covering the load during its stay, on the apron and also whilst being transferred to ship's compartment. The bag would then be removed and sent back out of the hold with the empty pallet for re-use.

It is recommended that an adequate supply of these bags be obtained perhaps by National Harbours Board, and sold or rented to users as required. The bags tend to "disappear" therefore a charge covering the cost of the bag would be made in this event, in addition to a rental charge for the ones returned in good condition. It is estimated that, neglecting theft, only about five bags are necessary for use by one loading gang.

Pirie also constructed a tunnel leading from waterside shed door to the 'hook' position on the dock apron. This tunnel was built from scaffolding sections and covered with light polyethylene (transparent). The tunnel was not too successful because of the light material used and the 'sail effect' during strong winds. See report for more details.

I recommend that a sturdier type tunnel be obtained by National Harbours Board and leased out to users as required. The tunnels should be large enough in cross section to accommodate a lifter and load, and to seal off the complete door opening at that end. They would only be required at those sheds with a sizeable apron width e.g. Long Wharf (50') and Pugsley C (35'). To begin with I would

suggest three such tunnels at each dock. The tunnels should be portable, and of a half rounded cross section to minimize the 'sail' effect. They should be capable of being concertina-ed back against shed door when not required, and extended when necessary. It would be desirable to have a very strong see-thru' plastic material used which would withstand the elements and not crack up when used, would be wind and waterproof, and keep flexible at very low temperatures.

(c) Despite appearing very obvious, we nevertheless recommend that heated vessels be used during very cold weather. National Harbours Board should give preference to these type vessels for berthing priority over the non-heated ships which tie up the berths for longer periods.

As an alternative to the conventional system of loading potatoes (by pallets) with ship's gear, a conveyor system could be adopted. This system has been in operation at Searsport and Winterport, Maine, U.S.A. in past years and is the normal method of loading potatoes in these two locations.

A vessel was loaded in the Port of Halifax, N.S. this winter using an experimental conveyor system. I saw this loading operation and it worked successfully. The cargo was moved through an unheated shed passing directly from trucks along a conveyor to the dock apron, on to another conveyor which transported the bags up to the hatch opening on the vessel, from which location the bags of potatoes were transported by a vertical, zig zag system of powered conveyors down to the compartment in which they were to be stowed. The small rise and fall of the tide at Halifax, coupled with the fact that the ship's deck remained at all times above the level of the dock apron, made this system relatively simple. All conveyors and connections between conveyors, and opening into vessels' compartments were covered and weathertight.
The conveyor system was provided by Willis Potato Company (P.E.I.) and was designed and built by Allan Potato Equipment Co. (P.E.I.). A Mr. Don. McKenzie (Willis) was in charge of the operation and was most cooperative in providing information to Mr. Phinney (Port Engineer, Saint John) and myself.
Such a system could be designed and operated at Saint John with modifications to suit this port.

The proposed use of such systems gives rise to various points of interest and concern namely:

1) Who pays for these systems?
2) Who controls the systems when in use, and maintains and repairs the systems?
3) Are the systems to be used continually from start to finish of a vessel, or are they to be used only in inclement weather conditions?
4) Must systems be provided at all heated facilities?
5) How is the stevedore's cost (and relative charge) affected by the use of these systems, both when being rigged, when being operated, during breakdown and other delays, and when being unrigged?
6) How effective would the systems be at say Long Wharf B or Shed 14 with a southerly swell?
7) What is reaction of labor to the use of such systems?

These individual points must be examined:

1) Who pays the initial cost of the systems

It is not feasible for each stevedoring company to provide its own conveyor system of loading. Assuming one system to cost in the neighborhood of $50,000.00, and that at least two such systems be minimal for a vessel, it would mean an outlay of $100,000.00 For each vessel working, which cost would be passed on to the principal over the years.

The individual shippers have expressed little interest in funding such a project and, as is expected, look to government to assist them.

It is possible that D.R.E.E. may be influenced to provide funds, but they would require one central body to control and operate the systems.

I would recommend that for the forthcoming 1977/78 season that National Harbours Board be the central body to organize and control one experimental system to be used at Long Wharf when required, and that the system be purchased by N.H.B. if no other funding agency is available.

2) Obviously it would follow that National Harbours Board would control the system when in use, also repair and maintain same. The loading stevedore would provide labour to rig and unrig, and to load the potatoes in cooperation with the N.H.B. employee responsible.

3) On the first experimental project, I would recommend that one hatch be loaded from start to finish by conveyor, providing of course that it operates with reasonable success. This would provide information required to pursue this matter further.

Shippers have indicated that they would prefer to load conventionally as much as possible. This gives them maximum production providing the weather cooperates. However, they would like to have the conveyor system on 'stand by' to be used when weather dictates.

4) If system proves successful, both operationally and economically, then consideration should be given to providing such systems at all loading areas.

5) The cooperation of the shipper and the stevedore, and of labour must be obtained for the trial project. Arrangements would have to be made between stevedore and principal as to costs involved in labour supply, machinery, overhead, etc. during this phase, and for subsequent use of this system when proved successful.

The stevedore presently bids on the job on a per ton loaded basis and depends on production for his return. With the loading production depending on a conveyor system, the stevedore would have to gain knowledge and expertise in the use of such system in order to bid on the job, or go on a cost plus basis which is generally distasteful to the principal who wishes to know his costs with reasonable accuracy when considering the venture.

Labour should be made aware of the proposed trial project and their cooperation obtained prior to actual use. The general idea of a conveyor system has been outlined to labour already and, with the proviso that the gang size will not be reduced, they have promised full cooperation. I am sure that I.L.A. will have some definite constructive input in this project.

6) At Long Wharf and at Shed 14 it is possible that movement of vessel under certain weather conditions will affect any conveyor system being operated. This must be allowed for as much as possible in the design and in the operation. In other words, there will be times when it will be impossible to work a conveyor system at these berths.

7) Already mentioned above (item 5).

I would recommend that an Allan Potato Equipment Co. representative be brought over to sight the berths involved, to discuss the problems and to come up with a design of a conveyor system suitable to the port, with estimated costs to provide such a system. This should be done immediately in view of the short period of time left before the next shipments (October approx.).

CONCLUSION

The present system of charges by National Harbours Board for use of their heated facilities should be revised. I would recommend that meters be affixed to all shed heating furnaces to record the periods of time these furnaces are operating. A charge based on recovery of fuel, maintenance and repair costs, and any other costs should be made to the principal involved, on the basis of furnace time used. This would recover a large proportion of N.H.B. shed heating costs.

A storage charge for the continued use of the shed should be considered, which should be in line with that used for other commodities in the harbour. This charge would apply after a certain 'Free' time period elapsed.

Shippers have advised that they are looking to other export points for their products. They have been very active in their criticism of the port and its facilities. They have sought assistance from all involved government departments both Federal and Provincial. The port must do something prior to next season to help avoid this criticism.

APPENDICE «TC-4»

RAPPORT SUR LE COMMERCE DES POMMES DE TERRE AU PORT DE SAINT JOHN (N.-B.) 1976-1977

1. HISTORIQUE

2. LA RÉCOLTE DE 1976-1977

3. PROBLÈMES

4. RECOMMANDATIONS

5. CONCLUSION

Le 31 mars 1977

1. HISTORIQUE

Comme l'indique le tableau ci-dessous, le mouvement des pommes de terre dans le port a varié au cours des dernières années:

1961	–	49,173 tonnes
1962	–	144,903 "
1963	–	107,214 "
1964	–	69,914 "
1965	–	51,197 "
1966	–	58,634 "
1967	–	41,049 "
1968	–	42,354 "
1969	–	89,177 "
1970	–	65,546 "
1971	–	47,514 "
1972	–	90,267 "
1973	–	48,135 "
1974	–	36,987 "
1975	–	73,860 "
1976	–	81,977 "

Mises à part les années «de pointe» 1962 et 1963, la moyenne annuelle s'établit à 60,413 tonnes de 2,000 livres.

Chaque année, on a rencontré des difficultés attribuables à des dommages causés par le gel, à l'exclusion de cargos, au mauvais temps, au manque d'espace, etc. etc., difficultés auxquelles il fallait s'attendre, mais jusqu'en décembre 1976 il s'est produit très peu de retards excessifs des navires.

Nous donnons ci-dessous un aperçu d'ensemble des installations chauffées et isolées disponibles.

Année 1934 – Hangar #14	– Superficie brute – 36,145 pi.²	– Chauffé et isolé
Année 1938 – Hangar #13B	– Superficie brute – 35,000 pi.²	– Chauffé et isolé
Année 1956 – Hangar Pugsley C	– Superficie brute – 66,000 pi.²	– Chauffé seulement
Année 1964 – Hangar Long Warf	– Superficie brute – 59,400 pi.²	– Chauffé et isolé
Année 1972 – Hangar 13A	– Superficie brute – 30,782 pi.²	– Chauffé et isolé
Année 1975 – Hangar Pugsley C	– Isolé	

Superficie totale des hangars chauffés et isolés disponibles en 1977 = 227,327 pi.²

Jusqu'en 1975, année où le Hangar Pugsley C a été isolé, il était impossible d'entreposer des pommes de terre dans ce hangar, de la mi-décembre à la mi-février.

Il est intéressant de noter que ce n'est qu'à une date assez récente que l'on a pû entreposer les pommes de terre au cours des périodes très froides de l'année (mi-décembre à mi-février).

Au cours des années précédentes il était habituel de ne pas procéder à l'expédition à ces époques. (En ce qui touche en particulier les pommes de terre de semence).

2. 1er octobre 1976 au 27 février 1977.

Pendant cette période 91,000 tonnes ont été expédiées par le port (77,000 tonnes d'origine canadienne et 14,000 tonnes d'origine américaine).

Du 1er octobre jusqu'au début de décembre environ le processus habituel s'est déroulé sans trop de retard. Nous fournissons des exemples ci-après.

Navire	Tonnes	Jours
Arctic	3,330	9
Septimus	953	5
Frimaro	1,230	11
Tolmi	4,826	16
Carl Offersen	3,750	14
Fu Chiao	3,324	13
Gladstone Star	5,839	12
30th Novembre	3,743	14
Lindinger Ivory	2,668	12
La Lima	2,046	6
Estemar II	2,432	12

Les délais susmentionnés comprennent tout le temps passé à attendre un poste à quai et le temps consacré au chargement. Pugsley C, Long Wharf B, et les postes à quai 13 et 14 étaient disponibles et ont été utilisés pour les pommes de terre jusqu'au début du mois de décembre, époque à laquelle le hangard Pugsley C, a été réservé au transit des produits forestiers.

Les délais ci-dessus paraissent excessifs mais ne sont pas exagérés pour les installations en cause. Retards dans l'assemblage – peu d'heures supplémentaires le soir – conditions météorologiques – pénurie d'équipe etc., etc., tout a contribué au retard. En principe, pendant ce temps, il n'est arrivé que relativement peu de pommes de terre gelées au hangard.

A partir du mois de décembre un nouveau processus de déroulement a fait son apparition. Les exemples suivants font état de ce changement.

Navire	Tonnes	Jours	
Saxonia	7,626	17	
Chaiten	5,743	20	
Secil Brasil	2,822	17	
Loch Maree	6,784	35	comprend les retards pour les dommages au chargement du navire
Clementina	3,206	25	

Navire	Tonnage	Jours
Mercandian Supplier	1,612	23
Pu Chiao	1,915	18
Star River	629	30
Albany	4,951	18
Cometa	3,600	30
Rea	2,956	19
Carmania	6,547	27

C'est essentiellement à partir du début de décembre que les pommes de terre ont commencé à arriver gelées aux entrepôts. Il n'était pas rare qu'un entrepôt soit rempli de pommes de terre «retenues» qu'il fallait faire dégeler et replacer sur les claies etc. ce qui retardait les navires. On n'a jamais signalé que les pommes de terre avaient gelé dans les entrepôts après y avoir été placées.

Il en est résulté que les entrepôts ont été complètement remplis de pommes de terre ce qui a entravé le bon acheminement des cargaisons pour les navires ultérieurs.

Une température extrêmement froide a sévi de décembre à la fin de janvier. Les navires non chauffés ont connu de graves retards car ils ne pouvaient charger la cargaison, et même les navires chauffés en ont subi aussi car il était dangereux de charger par temps froid. Le dernier chargement de pommes de terre, avant la rédaction du présent rapport, a été terminé le 9 février date à laquelle le navire a quitté le port.

3. PROBLÈMES – HIVER 1976-1977

a) Transport par voie ferrée

D'après certains rapports, les pommes de terre semblent ne souffrir que peu ou pas du gel pendant que le train est en marche, mais à l'arrêt, la circulation d'air chaud cesse et la marchandise gèle au contact du plancher et des portes.

Les wagons étaient alors déchargés et revisés après que des inspecteurs du ministère de l'Agriculture y aient apposé la mention «RETENU». On demandait ensuite au Conseil des ports nationaux de hausser le plus possible la température de l'entrepôt pour dégeler les pommes de terre. Cette opération pouvait prendre cinq ou six jours, selon la température obtenue, avant que les pommes de terre se ramollissent. Il était ensuite facile de reconnaître celles qui avaient gelé. Toutes les pommes de terre marquées «RETENU», devaient être replacées sur les claies tandis que les mauvaises étaient jetées. Les bonnes pommes de terre étaient remises en sacs et entassées dans l'entrepôt, prêtes à être chargées sur un navire et l'inspecteur retirait de la cargaison l'étiquette «RETENU».

Il n'est pas inhabituel d'avoir quelques wagons «RETENU» pendant les semaines froides, mais vu les conditions particulièrement rigoureuses de ce dernier hiver, des centaines de wagons littéralement ont été «retenus». L'entrepôt 14 était entièrement rempli du chargement de wagons qui avaient été «retenus» à un moment donné. En conséquence, il n'y avait aucun chargement utile pour le navire

avant l'avarie des pommes de terre qu'il fallait ensuite trier. Le reste du chargement de ce navire se trouvait dans des wagons situés dans l'entrepôt, et il ne pouvait non plus être déchargé dans le hangar. Cette cargaison a gelé à son tour, et a déclenché une suite d'événements qui ont pris des proportions désastreuses.

Les hangars 13, 14 et Long Wharf B étaient disponibles, et complètement pleins à l'époque; il n'existait aucun autre local chauffé pour les pommes de terre.

b) Hangars

(1) En plus de ces problèmes de gel, pour plusieurs raisons, les navires ne pouvaient rester au quai suffisamment longtemps pour faire tout leur chargement. Certains quittaient le port alors qu'ils n'étaient même pas entièrement chargés; le reste des chargements restait dans les hangars, et venait aggraver les problèmes d'espace.

(2) Les hangars sont divisés en sections, limités par des piliers qui soutiennent le toit, et dont les distances varient entre 20 et 22 pieds. Les déchargeurs installent les sacs de pommes de terre sur des palettes de 6 pieds. Même avec des sections de 22 pieds, il est impossible d'avoir trois rangées de palettes, si l'on tient compte du fait que la superficie de ces dernières est inférieure à celle des sacs. En conséquence, le hangar n'est pas entièrement utilisé, parce que chaque section ne contient que deux rangées de sacs de pommes de terre posés sur ces palettes. Par exemple, avec des palettes de 8 pieds, le hangar 14 a seulement une capacité d'environ 40 wagons.

(3) L'idéal serait de stocker les pommes de terre assez vite pour remplir un hangar juste avant l'arrivée d'un navire. A ce moment-là, les portes coulissantes sont les seules entrées du hangar. Par le passé, la Commission des ports nationaux avait fait installer des armatures de bois autour des portes, laissant seulement le passage à un homme et à un diable, ce qui limitait l'entrée d'air froid dans le hangar, afin d'y maintenir une température satisfaisante.

La destruction de ces installations, à cause de négligences dans la manutention, parce que les employés de chemins de fer n'aimaient pas les utiliser et que les raccordements d'acier se courbaient et se déformaient au cours des manutention a entraîné des difficultés. En général, à moins de procéder en permanence à un contrôle strict, ces armatures de bois ne sont pas utilisées, et il y a des risques de gel pour les pommes de terre emmagasinées dans le hangar à proximité des portes.

(3) Le problème se complique lorsque le navire est accosté et qu'on le charge par des portes donnant sur le côté du hangar faisant face au navire. Par temps froid, lorsque des pommes de terre sont en même temps déchargées des wagons du côté opposé du hangar, un courant d'air traverse l'entrepôt et inflige des dommages importants aux stocks se trouvant dans le hangar. Aucun système de chauffage actuellement en usage ne peut éliminer ces inconvénients et les débardeurs doivent interrompre le déchargement des wagons ou le chargement du navire, ce qui entraîne pour l'un ou pour l'autre des retards coûteux.

(4) Tabliers de hangars

Selon le système conventionnel de chargement par plates-formes, des chariots élévateurs transportent des plates-formes de pommes de terre du hangar jusqu'au rebord du quai. Elles y restent jusqu'à ce que le treuil du navire soit abaissé et accroché à la plate-forme qui est alors hissée sur le pont du navire et descendue dans les cales. Par temps froid et surtout lorsque le

vent souffle, ces pommes de terre sont exposées au froid entre leur sortie du hangar et leur chargement dans les cales. Encore une fois, il y a risque de gel.

(c) Navires

On charge malheureusement souvent les pommes de terre à bord de navires qui ne peuvent chauffer leurs cales pour transporter un produit qui ne doit pas être exposé au froid; ces navires accostent à un port où les températures sont constamment au-dessous du point de congélation. Cela se passe souvent en hiver à Saint-Jean.

Par des températures hivernales normales, il arrive fréquemment qu'un navire dont les cales ne sont pas chauffées mais ventilées refuse d'ouvrir ses écoutilles parce que la cargaison déjà en cale risque de geler, alors que d'autres navires dont les cales sont chauffées peuvent être chargés sans danger. Cela peut se produire lorsque la température varie entre -2° et 0°C. Il est évidemment plus économique de recourir à des vaisseaux non chauffés, et la possibilité que la température soit clémente incite le patron à faire appel à ce genre de navires en dépit du froid qui sévit habituellement au port lorsque les pommes de terre sont embarquées.

Là encore, il est habituellement facile d'affréter des navires non chauffés alors qu'il est possible que les vaisseaux chauffés ne soient pas disponibles au moment voulu.

4. RECOMMANDATIONS

a) Transport par chemins de fer

Même si ces questions ne sont pas du ressort du Conseil des ports nationaux, je soumets les recommandations suivantes:

1) Au lieu d'expédition, exercer une surveillance plus étroite de manière à permettre une période de chauffage suffisante des wagons avant le chargement et à y assurer un rangement des marchandises conforme aux règlements régissant le transport par chemin de fer.

2) Réviser l'actuel système de chauffage afin de le rendre plus efficace même lorsque les wagons ne sont pas en marche.

3) Instituer un contrôle plus étroit de l'inspection des wagons en gare afin de s'assurer du fonctionnement des radiateurs et de l'approvisionnement suffisant en combustible.

4) Remplacer les wagons actuels par des wagons plus modernes en nombre suffisant pour transporter le volume prévu de marchandises et conçus de manière à permettre le transport sans encombre des marchandises périssables.

b) Hangars

(1) Les installations actuelles auraient pu contenir un volume plus important de pommes de terre si on avait entreposé seulement les pommes de terre non gelées dans les hangars et si on les avait chargées sur des navires assez grands pour recevoir toute la cargaison.

Lorsque la construction du Navy Island Forest Products Terminal sera terminée, en juin 1977, le hangar Pugsley C devrait pouvoir servir en permanence à l'entreposage des marchandises périssables. Cette mesure permettra également la manutention d'un volume plus grand de marchandises.

En dépit de cela, nous souhaitons qu'un autre hangar isolé et chauffé soit construit sur les quais ou près des quais et qu'il soit divisé en plusieurs compartiments; il servirait de lieu de réception des pommes de terre gelées ou de centre d'entreposage dans l'éventualité d'un surplus de pommes de terre. Les entrepôts de transit du port pourraient alors servir à l'entreposage des pommes de terre non avariées seulement tandis que les pommes de terre gelées ou brunies seraient mises de côté et envoyées au hangar d'entreposage afin d'être triées et reclassées selon le besoin. Les marchandises passeraient rapidement l'étape des hangars de transit et les expéditeurs auraient la possibilité de récupérer en un seul endroit et avec une machinerie et une main-d'œuvre adéquates les pommes de terre gelées ou jugées inacceptables.

En outre, les surplus occasionnés par les vagues d'importation de pommes de terre pourraient être entreposés dans ce hangar en cas d'insuffisance des hangars de transit.

A mesure que l'espace deviendrait disponible, les pommes de terre entreposées pourraient être envoyées à un hangar de transit déterminé. Ceci entraînerait une double manutention qui augmenterait les coûts, mais qui éviterait les pertes importantes enregistrées cette année.

La perte de revenu pour le port en volume de marchandises est un facteur qui ne doit pas être négligé dans la planification des années futures. Nous ne pouvons nous permettre de remplir nos hangars chauffés avec des pommes de terre gelées et de les utiliser comme entrepôt d'attente. Comme le nom l'indique, ils sont destinés aux marchandises en *transit* seulement.

Il est fortement recommandé qu'on construise dans l'avenir immédiat un entrepôt de ce genre dont le financement serait assuré par une source quelconque.

Les wagons de chemin de fer ne pourraient être retardés (par des hangars de *transit* pleins) mais pourraient être déchargés dans les hangars d'entreposage. De cette façon, on éviterait des frais d'entreposage et les hangars pourraient être libérés rapidement pour des cargaisons nouvelles.

Le hangar d'entreposage pourrait être utilisé pour l'entreposage d'autres cargaisons comme les produits forestiers lorsqu'ils ne sont pas nécessaires pour l'entreposage des pommes de terre ou d'autres cargaisons périssables.

2) Je recommande l'utilisation de palettes plus petites (5′) pour utiliser plus efficacement les hangars. La capacité pourrait être augmentée de près de 50% par l'utilisation de ces palettes.

3) On devrait étudier la possibilité d'empiler les marchandises plus haut dans les hangars afin d'accroître la capacité. Les objections à cette recommandation proviennent surtout du ministère de l'Agriculture et bien qu'elles soient de taille, elles ne sont pas entièrement convaincantes. L'utilisation de palettes plus petites fait partie de la recommandation concernant l'empilement plus élevé.

Afin de réduire les pertes de chaleur dans les hangars pour des raisons d'économie et pour réduire le danger de gel des marchandises contenues dans le hangar, il est recommandé que des barrières thermiques (des rideaux de plastique clairs, résistants et divisés) soient achetées et installées à l'ouverture des portes côté voies ou côté eau dans tous les hangars chauffés. Les petites portes

donnant sur la voie aux hangars N° 13 et N° 14 ne nécessitent peut-être pas de rideaux parce que les ouvertures sont petites et que la perte de chaleur est négligeable. Ces rideaux sont divisés verticalement pour permettre le passage des chariots de lavage et des diables par les ouvertures et se referment automatiquement par un jeu de contrepoids.

Cette année la Société Pirie Potato a utilisé avec succès ces rideaux pour deux portes côté eau du hangar Long Wharf B permettant le déchargement du bateau à des températures basses alors qu'il était impossible d'en décharger d'autres à d'autres hangars. Le Conseil des ports nationaux a beaucoup contribué à financer les frais de cette expérience. Ces rideaux ne nuisent pas à l'ouverture et la fermeture des portes normales des hangars. Ils pourraient être installés au début de l'hiver et enlevés au printemps lorsque le temps se réchauffe. Ces rideaux remplaceraient les panneaux de bois actuellement utilisés aux portes côté voies pour la manutention des pommes de terre et pourraient être roulés afin de ne pas nuire aux travaux généraux de chargement. La Townsend Company (Maritime) Ltd. a prêté des experts pour installer et ajuster les deux rideaux utilisés et a présenté un rapport complet des résultats. Ce rapport devrait être étudié en détail avant de commander et d'installer les rideaux.

4) Le rapport mentionne également que la palette de pommes de terre pourrait être couverte par un sac de plastique lorsque les pommes de terre passent du hangar chauffé au quai à l'air libre. Ce sac sert à retenir la chaleur résidentielle des pommes de terre et à supprimer le facteur gel. Le sac couvrirait les pommes de terre pendant leur séjour sur le quai et également pendant leur chargement sur les navires. Il serait alors enlevé et renvoyé avec la palette vide en vue de leur réutilisation.

On recommande que le Conseil des ports nationaux acquiert une quantité suffisante de ces sacs et qu'il les vende ou les loue aux usagers, lorsqu'il y a lieu. Les sacs ont tendance à «disparaître» et il faudrait donc prévoir des frais couvrant le coût du sac dans ce cas, en plus des frais de location pour les sacs renvoyés en bon état. On estime que, sans tenir compte des vols, seulement 5 sacs sont nécessaires à une seule équipe de chargement.

Pirie a également construit un tunnel partant de la porte du hangar près de l'eau jusqu'au «crochet» sur le quai. Ce tunnel a été construit avec des échafaudages et couvert d'un polyéthilène léger (transparent). Le tunnel n'a pas été très utile en raison des matériaux légers utilisés et de l'effet de «voile» les jours de grands vents. Prière de consulter le rapport pour de plus amples détails.

Je recommande que le Conseil des ports nationaux construise un tunnel plus robuste et le loue aux usagers, lorsque cela est nécessaire. La section transversale des tunnels devrait être assez large pour laisser passer une machine de levage et sa charge et les tunnels devraient être munis d'un dispositif de fermeture complète de la porte à cette extrémité. Ils ne seraient nécessaires qu'aux hangars où la largeur du quai est considérable, par exemple Long Wharf (50′) et Pugsley C (35′). J'aimerais d'abord proposer qu'il y ait trois tunnels à chaque dock. Ces derniers doivent être portatifs, et avoir la forme d'une coupe transversale semi-circulaire afin de minimiser l'effet de «voile». Ils doivent pouvoir être repliés en accordéon contre la porte du hangar lorsqu'ils ne sont pas utilisés, et dépliés au besoin. Il serait souhaitable de les construire avec un matériau plastique solide et transparent qui résisterait aux éléments et ne se fissurerait pas à l'usage; les tunnels seraient à l'épreuve du vent et de l'eau et souples même à très basse température.

(c) Bien que cela soit très évident, nous recommandons néanmoins que des vaisseaux chauffés soient utilisés par les temps très froids. Le Conseil des ports nationaux devrait accorder la priorité de

mouillage à ce genre de vaisseaux plutôt qu'aux navires non chauffés qui accaparent les mouillages pour de plus longues périodes.

On pourrait adopter un système de convoyeurs pour remplacer les méthodes conventionnelles de chargement des pommes de terre (par palettes) avec les apparaux du navire). Searsport et Winterport au Maine, aux États-Unis, utilisent ce système depuis quelques années et c'est la méthode courante dont on se sert, à ces deux endroits, pour charger les pommes de terre.

Cet hiver on a chargé un navire dans le port de Halifax (N.-É.) en employant ce système de convoyeurs à titre d'expérience. J'ai assisté au chargement et tout s'est très bien passé. Le cargo a été acheminé à travers un hangar non chauffé, passant directement des camions jusqu'à l'aire de manœuvre du dock, sur un convoyeur puis sur un second convoyeur qui a transporté les sacs jusqu'à l'écoutille du navire; de là, les sacs de pommes de terre ont été transportés verticalement sur des convoyeurs mécaniques en zig-zag jusqu'aux compartiments où ils devaient être stockés. La faible différence entre la marée haute et la marée basse à Halifax, assortie au fait que le pont du navire demeurait en tout temps au-dessus du niveau de l'aire de manœuvre du dock, ont rendu l'utilisation du système relativement simple. Tous les convoyeurs et les raccords entre ces derniers, ainsi que les bouches des compartiments du vaisseau étaient recouverts et à l'épreuve du mauvais temps. Le système de convoyeurs a été fourni par Willis Potato Company (Î.P.-É.) et a été conçu et construit par Allan Potato Equipment Company (Î.P.-É.). M. Don McKenzie (Willis) était chargé de l'opération et a fourni tous les renseignements utiles à M. Phinney (ingénieur du port, à Saint-Jean) et à moi-même. Un tel système pourrait être conçu et exploité à Saint-Jean en le modifiant de façon à l'adapter à ce port.

Le fait qu'on envisage d'utiliser de tels systèmes soulève les points de préoccupation suivants:

1) Qui en assure le financement?
2) Qui en contrôle l'utilisation, l'entretien et les réparations?
3) Ces systèmes doivent-ils être utilisés en permanence, du début à la fin du chargement d'un navire, ou doivent-ils être utilisés uniquement en cas d'intempéries?
4) Ces systèmes devront-ils être installés dans tous les locaux chauffés?
5) Quelles sont les répercussions de l'utilisation de ces systèmes sur les coûts du débardage (et sur les frais connexes) aussi bien lorsque les systèmes sont démontés que lorsqu'ils sont montés, lorsqu'ils fonctionnent et pendant les pauses et autres temps morts?
6) Quelle serait l'efficacité de ces systèmes au Long Wharf B ou à l'entrepôt 14 en cas de houle du sud?
7) Comment la main-d'œuvre réagit-elle à l'utilisation de ces systèmes?

Il convient d'examiner chacun de ces points:

1) Qui finance le coût initial du système

Il n'est pas possible que chaque société de débardage fournisse son propre système de convoyeur. Lorsqu'on sait que chaque système coûte environ $50 000 et qu'il en faut au moins deux par navire, cela suppose une dépense de $100 000 pour chaque navire à charger, lequel coût serait intégré au capital au fil des années.

Les expéditeurs ont manifesté peu d'intérêt pour financer un tel projet et, comme on pouvait s'y attendre, ils espèrent une aide du gouvernement.

Il est possible que MEER se décide à fournir des fonds, mais il exigerait qu'un organisme central soit créé pour faire fonctionner les systèmes et en assurer le contrôle.

Je recommande que pour la saison 1977/1978, le Conseil des Ports nationaux soit choisi comme organisme central pour installer et contrôler un système expérimental à Long Wharf, système qui sera utilisé selon les besoins et dont l'acquisition sera faite par le CPN si l'on ne trouve pas d'autre organisme de financement.

2) Il s'ensuit évidemment que le Conseil des Ports nationaux surveillerait l'utilisation du système et en assurerait également l'entretien et les réparations. Les entreprises de débardage fourniraient la main-d'œuvre nécessaire pour monter et démonter, et pour charger les pommes de terre en collaboration avec le responsable du Conseil des Ports nationaux.

3) Pour le premier projet expérimental, je recommande que l'on procède au chargement d'une cale du début à la fin au moyen d'un convoyeur, pourvu évidemment, que le système fonctionne de façon satisfaisante. Cela permettrait d'obtenir les renseignements nécessaires avant d'expérimenter le projet plus à fond.

Les expéditeurs ont indiqué qu'ils préféreraient autant que possible, effectuer le chargement des navires selon la méthode classique. Cela leur permet une production maximum si toutefois le temps est favorable. Néanmoins, ils souhaiteraient pouvoir disposer d'un convoyeur qu'ils utiliseraient en cas de mauvais temps.

4) Si ce système fait ses preuves tant au niveau de l'exploitation que du point de vue économique, il conviendrait d'étudier la possibilité de l'étendre à toutes les zones de chargement.

5) Il faut absolument s'assurer la collaboration de l'expéditeur, de la compagnie de débardage et des travailleurs pour mettre le projet à l'essai. Il conviendrait, par ailleurs, de prendre des arrangements entre les débardeurs et les principaux intéressés quant aux coûts impliqués dans la main-d'œuvre à fournir, des machines et des frais généraux etc durant la période d'essai et pour l'emploi ultérieur du système une fois que la rentabilité en a été vérifiée.

Actuellement, la compagnie de débardage procède par voie de soumission à la tâche sur la base d'une tonne unitaire de chargement et ces recettes dépendent du rendement. Si le chargement s'effectue au moyen d'un convoyeur, le débardeur sera tenu d'acquérir les connaissances et la compétence nécessaires pour utiliser ce système afin de pouvoir soumissionner à la tâche ou en fonction des coûts de base proposé, ce qui généralement ne fait pas le bonheur des clients qui souhaitent savoir dès le début des travaux de quel ordre seront les coûts.

La main-d'œuvre devrait être mise au courant du projet d'essai envisagé et l'on devrait essayer de s'assurer leur collaboration avant de les y faire participer. L'idée à la base d'un système de convoyeur a déjà été exposée aux ouvriers et dans la mesure où le nombre de débardeurs par équipe ne sera pas diminué, ces derniers ont promis leur entière collaboration. Je suis certain que l'Association internationale des débardeurs sera heureuse de contribuer constructivement à ce projet.

6) Au Long Wharf et au hangar 14 il est possible que le mouvement des navires dans certaines conditions climatiques puisse gêner les opérations de chargement par convoyeur. Il faudra autant que

possible en tenir compte pendant la conception et l'exploitation du système. En d'autres termes, il y aura, pour ces quais, des moments où il sera impossible de charger les navires à l'aide d'un convoyeur.

7) Susmentionné (poste Nº 5).

Je recommanderais qu'un représentant de Allan Potato Equipment Co. vienne sur les lieux voir les quais en question, discuter des problèmes et présenter un modèle de système de transporteur approprié au port, ainsi que les coûts estimatifs de sa mise sur pied. Cela devrait être fait le plus tôt possible, étant donné qu'il reste peu de temps avant les prochains chargements (prévus vers le mois d'octobre).

CONCLUSION

On devrait revoir le système actuel de fixation des prix du Conseil des ports nationaux pour l'utilisation de leurs installations chauffées. Je recommanderais qu'on dote de compteurs toutes les chaudières des hangars, pour enregistrer leur temps d'utilisation. On devrait présenter à l'usager des installations la note pour le combustible et les frais: entretien, réparations et autres, pendant le temps d'utilisation des chaudières. Ainsi, on pourrait recouvrer une grande partie des frais de chauffage des hangars du Conseil des ports nationaux.

On devrait considérer la possibilité d'imposer des frais d'entreposage pour l'utilisation permanente du hangar, comme cela se fait pour les autres installations du port. Ces frais s'appliqueraient après l'écoulement d'une certaine période de temps «libre».

Les expéditeurs ont déclaré qu'ils cherchaient d'autres points d'exportation pour leurs produits. Ils ont critiqué très sévèrement le port et ses installations. Ils ont cherché à obtenir l'aide de tous les ministères gouvernementaux concernés, tant au fédéral qu'au provincial. L'administration du port doit prendre des mesures avant la prochaine saison pour ne pas essuyer les mêmes critiques.

WITNESSES—TÉMOINS

From the Saint John Board of Trade:

Mr. D. MacGregor Hope, President.

From J. D. Irving Limited:

Mr. James K. Irving, President;

Mr. Gerald B. Lawson, Executive.

From the Department of Economic Development of the City of Saint John:

Mr. R. Gordon Baird, Commissioner.

From Brunswick Mining:

Mr. Gary Bushy, Terminal Operator.

From New Brunswick Potatoe Shippers Association:

Mr. Anton Pray, President;

Mr. Eugene Brennan, Vice President;

Mr. Greg Mulherin, Secretary.

From Southern New Brunswick Wood Corporation Limited:

Mr. Lawrence McCrea, Director.

Du Saint John Board of Trade:

M. D. MacGregor Hope, président.

De J. D. Irving Limited:

M. James K. Irving, président;

M. Gérald B. Lawson, directeur exécutif.

Du Department of Economic Development of the City of Saint John:

M. R. Gordon Baird, commissaire.

De Brunswick Mining:

M. Gary Bushy, opérateur de terminus.

Du New Brunswick Potatoe Shippers Association:

M. Anton Pray, président;

M. Eugene Brennan, vice-président;

M. Greg Mulherin, secrétaire.

Du Southern New Brunswick Wood Corporation Limited:

M. Lawrence McCrea, directeur.

-T82

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Thursday, June 2, 1977

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 17

Le jeudi 2 juin 1977

Président: M. John Campbell

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport and Communications

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports et des communications

RESPECTING:

Transportation facilities and transportation problems in the Atlantic Provinces

CONCERNANT:

Les facilités de transport et les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY

Second Session of the
Thirtieth Parliament, 1976-77

Deuxième session de la
trentième législature, 1976-1977

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Baker (*Ganer-Twillingate*)
Benjamin
Cadieu
Campbell (Miss) (*South Western Nova*)
Corbin
Flynn
Forrestall
Fortin

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Vice-président: Mr. David Collenette

Messieurs

Gendron
Harquail
Landers
McCain
McKenzie
McRae
Nowlan
Parent
Whiteway
Whittaker

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Nino A. Travella
Clerk of the Committee

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 2, 1977
(19)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport and Communications met in Halifax, Nova Scotia, at 9:15 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Cadieu, Miss Campbell (*South Western Nova*), Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Corbin, Flynn, Forrestall, Gendron, McCain, McKenzie, McRae, Parent, Whiteway and Whittaker.

Witnesses: From the Atlantic Transport Users Association: Mr. L. A. Hicks, Chairman; *From the Nova Scotia Federation of Labour:* Mr. J. K. Bell, Secretary-Treasurer; *From the Atlantic Provinces Trucking Association:* Mr. Wesley G. Armour, President, Messrs. Joe Palmar, Arthur Howard and Clarence Thompson, Past Presidents; *From the P.E.I. Potato Marketing Board:* Mr. George MacMurdo, Chairman, and Mr. Donald N. MacKenzie, Member;—and *From the Canso Development Office:* Mr. Gerald Dale, Member.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, May 13, 1977 relating to transportation facilities and transportation problems in the Atlantic Provinces. (*See Minutes of Proceedings, Monday, May 30, 1977, Issue No. 15*).

Mr. Hicks read an opening statement and answered questions.

On motion of Mr. McCain:—*Ordered*,—That the document entitled—Following is a copy of a telex to the Honourable Otto Lang on October 5, 1976—submitted by the Atlantic Transport Users Association, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix TC-5*).

Mr. Bell read an opening statement and answered questions.

Mr. Armour and Mr. Palmar made opening statements. They answered questions assisted by Mr. Howard and Mr. Thompson.

Mr. MacMurdo made an opening statement and answered questions assisted by Mr. MacKenzie.

Mr. Dale read an opening statement and answered questions.

At 12:25 o'clock p.m., the Committee adjourned until 2:00 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(20)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 2:00 o'clock p.m., the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Cadieu, Miss Campbell (*South Western Nova*), Messrs. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Corbin, Forrestall, Gendron, McCain, McKenzie, McRae and Whittaker.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 2 JUIN 1977
(19)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à Halifax (Nouvelle-Écosse) à 9 h 15 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Cadieu, M^lle^ Campbell (*South Western Nova*), MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Corbin, Flynn, Forrestall, Gendron, McCain, McKenzie, McRae, Parent, Whiteway et Whittaker.

Témoins: De l'Atlantic Transport Users Association: M. L. A. Hicks, président; *de la Nova Scotia Federation of Labour:* M. J. K. Bell, secrétaire-trésorier; *de l'Atlantic Provinces Trucking Association:* M. Wesley G. Armour, président, MM. Joe Palmar, Arthur Howard et Clarence Thompson, anciens présidents; *du P.E.I. Potato Marketing Board:* M. George MacMurdo, président, et M. Donald M. MacKenzie, membre; et du *Canso Development Office:* M. Gerald Dale, membre.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 13 mai 1977 portant sur les facilités de transport et les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique. (*Voir procès-verbal du lundi 30 mai 1977, fascicule n° 15*).

M. Hicks fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Sur motion de M. McCain:—*Il est ordonné*,—Que le document intitulé: Copie d'un télégramme de l'honorable Otto Lang en date du 5 octobre 1976—présenté par l'Atlantic Transport Users Association, soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir appendice TC-5*).

M. Bell fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Armour et M. Palmar font des déclarations préliminaires et répondent aux questions avec l'aide de MM. Howard et Thompson.

M. MacMurdo fait une déclaration préliminaire et répond aux questions avec l'aide de M. MacKenzie.

M. Dale fait lecture d'une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 12 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(20)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 14 heures sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Cadieu, M^lle^ Campbell (*South Western Nova*), MM. Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Corbin, Forrestall, Gendron, McCain, McKenzie, McRae et Whittaker.

Witnesses: From the Halifax Board of Trade: Mr. Frank Kempster, Chairman, and Mr. Jack Lloyd, Advisor; *From the Halifax/Dartmouth Port Commission:* Mr. J. Mingo, Chairman and Mr. James Clarke, Executive Director; *From the Atlantic Provinces Transportation Commission:* Mr. Ramsay Armitage, Assistant General Manager; *From the Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade:* Mr. H. E. Smale, Executive Manager; *From the Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce:* Mr. J. F. Aspin, Chairman; *From Halicon:* Mr. F. H. Howard, President; and Mr. Roland Thornhill, Opposition Development Critic, Nova Scotia Legislature.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, May 13, 1977 relating to transportation facilities and transportation problems in the Atlantic Provinces. (*See Minutes of Proceedings, Monday, May 30, 1977, Issue No. 15*).

Messrs. Kempster and Lloyd made opening statements and answered questions.

It was agreed,—That the brief entitled—Submission to the House of Commons Committee on Transportation, Re: Effect of Federal Transportation Policies on Halifax Regional Commerce—submitted by the Halifax Board of Trade, be taken as having been read.

Mr. Mingo made an opening statement and answered questions assisted by Mr. Clarke.

Mr. Armitage read an opening statement and answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Annapolis Valley Affiliated Board of Trade, entitled "Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade Presentation" be taken as having been read.

Mr. Smale made an opening statement and answered questions.

Mr. Aspin made an opening statement and answered questions.

Mr. Howard made an opening statement and answered questions.

Mr. Thornhill read an opening statement and answered questions.

At 5:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Témoins: Du Halifax Board of Trade: M. Frank Kempster, président, et M. Jack Lloyd, conseiller; *de la Halifax/Dartmouth Port Commission:* M. J. Mingo, président, et M. James Clarke, directeur exécutif; *de l'Atlantic Provinces Transportation Commission:* M. Ramsay Armitage, gérant général adjoint; *de l'Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade:* M. H. E. Smale, gérant exécutif; *du Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce:* M. J. F. Aspin, président; *de Halicon:* M. F. H. Howard, président et M. Roland Thornhill, Critique de l'opposition en matière de développement, Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 13 mai 1977 portant sur les facilités de transport et les problèmes de transport des provinces de l'Atlantique. (*Voir procès-verbal du lundi 30 mai 1977, fascicule nº 15*).

MM. Kempster et Lloyd font des déclarations préliminaires et répondent aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire intitulé: Mémoire au Comité des transports de la Chambre des communes, objet: Impact des politiques fédérales du transport sur le commerce régional d'Halifax—présenté par le Halifax Board of Trade, soit considéré comme ayant été lu.

M. Mingo fait une déclaration préliminaire et répond aux questions avec l'aide de M. Clarke.

M. Armitage fait lecture d'une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire présenté par l'Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade, intitulé «Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade Presentation» soit considéré comme ayant été lu.

M. Smale fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Aspin fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Howard fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Thornhill fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 17 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(*Recorded by Electronic Apparatus*)

Thursday, June 2, 1977

• 0920

[*Texte*]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence.

• 0930

Since this will be our last meeting for public hearings, there are a few things I would certainly like to put on the record.

First of all, I would like to thank Mayor Daniel Brownlow of Dartmouth who so warmly received us in his chambers yesterday. Unfortunately I did not have the opportunity to reply to him at that time, although I did meet him at the luncheon yesterday noon. His kind words and his hospitality were greatly appreciated by all members of the Committee.

Second, it is a hard act to follow, but it was certainly an honour and a pleasure for me, and I am sure all Committee members, to meet Mayor Edmund Morris of the City of Halifax. His kind words were certainly well received by all the members, and he was so gracious as to permit us to use his chambers. Back where I come from, as a city councillor as well, we kind of cherish our chambers and are very restrictive on who uses them. So Mayor Morris, on behalf of the Committee members, we all want to thank you very, very much for your kind words and your hospitality which has been evident during our stay here in Halifax and Dartmouth.

There is also one gentleman I think Committee members would want me to mention, the Director of Coast Guard facilities in Saint John and Halifax, namely Ken Curren.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Ken, words cannot express the gratitude and the appreciation that we have for all that you have done for the Committee since our arrival. It is much appreciated and we only hope that our little token of appreciation will be to go back to Ottawa, put forth our recommendations, and have those recommendations implemented so that you can continue on the fine work that you are doing in this area.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: There are two other gentlemen that have possibly made this trip as much the success that it has been to date since our arrival in St. John's, Newfoundland. The hospitality of all the people that we have encountered, come into contact with and had discussions with, has been fantastic. However, we need co-ordinators to deal with those gentle people on the Committee, the two people that are basically responsible, whom you probably all know anyway and have dealt with, are Don Proudfoot and Martin Luce who are associated with the Department of Transport. And to them we offer our gratitude and thanks for their co-operation with the Committee.

Some hon. Members: Hear, hear!

TÉMOIGNAGES

(*Enregistrement électronique*)

Le mardi 2 juin 1977

[*Traduction*]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum nécessaire pour entendre les témoignages.

Puisque ce sera notre dernière séance publique, j'aimerais profiter de l'occasion pour faire consigner quelques remarques.

Tout d'abord je tiens à remercier le maire de Dartmouth, M. Daniel Brownlow de son accueil chaleureux hier à l'hôtel de ville. Malheureusement, je n'ai pas eu la possibilité d'exprimer nos remerciements lors de cette rencontre. Son hospitalité et son accueil ont été vivement appréciés par tous les membres du comité.

Cela a également pour nous un honneur et un plaisir de rencontrer le maire de Halifax, M. Edmund Morris. Ses paroles aimables ont été bien reçues par tous les membres du comité et il a eu la gentillesse de nous accorder l'utilisation de la salle du Conseil. Étant moi-même conseiller municipal, je sais que c'est vraiment un honneur. Au nom des membres du comité, je voudrais remercier le maire Morris de ses paroles aimables et de son hospitalité pendant notre séjour à Halifax et à Darmouth.

Je tiens également à mentionner le nom du directeur des services des Gardes côte à Saint-Jean et à Halifax, c'est-à-dire M. Ken Curren.

Des voix:

Le président: Ken, les mots me font défaut pour exprimer notre reconnaissance et notre appréciation de tout ce que vous avez fait pour le comité depuis notre arrivée. Vos efforts ont été vivement appréciés et nous espérons que l'application des recommendations que nous ferons à notre retour à Ottawa vous permettront à continuer à faire votre excellent travail dans cette région.

Des voix: Bravo!

Le président: Il y a deux autres messieurs qui ont contribué à la réussite de notre voyage depuis l'atterrissage à Saint-Jean de Terre-Neuve. Toutes les personnes que nous avons pu rencontrer et avec qui nous nous sommes entretenus nous ont beaucoup impressionnés par leur hospitalité. Malgré cela, nous avons besoin des services de coordinateurs qui sont, en l'occurence, MM. Don Proudfoot et Martin Luce, tous les deux associés au ministère des Transports. Nous leur savons gré de leur collaboration.

Des voix: Bravo!

[*Text*]

• 0935

The Chairman: Last, but not least, I have with me my Clerk, Nino Travella, who has helped organize this, along with all the staff members, the interpreters, translators, machine operators, messengers. Nino, thank you very much.

This morning I would like to welcome all the witnesses that have taken the time from their busy schedules to appear before us this morning to air their views on a particular phase of their transportation problems. We are here as an information-getting committee, totally, basically, so that we can accumulate and formulate all kinds of information to form part of our recommendations when we report back to Ottawa.

This has been an informative trip so far. We feel that the time that we have taken to come down to the Atlantic Provinces gives us a better opportunity to put forth our views in argument when we return.

We shall now resume consideration of our Order of Reference dealing with the examination of transportation facilities and the study of transportation problems in the Atlantic Provinces.

The first witness this morning from the Atlantic Transport Users Association is Mr. L. A. Hicks, Chairman, and I invite him to join me here at the table. Mr. Hicks.

Just before we proceed, I would like to repeat what I say at all the briefings, and that is that our enemy is time. We do not have much of it, unfortunately, and so I always ask the witness and the members to be as brief as possible in their questions and answers. If the witness has an extensive brief to present to the Committee, I ask that he file his brief with the Committee and it will be printed. I would ask him to summarize his brief so that members of the Committee would have additional time to question the witness.

Mr. Hicks.

Mr. L. A. Hicks (Chairman, Atlantic Transport Users Association): Thank you, Mr. Chairman. I hope you will accept my apology. I am recovering from a bout of laryngitis and, with a bit of luck, my voice will hold.

The Atlantic Transport Users Association is grateful for the opportunity to appear before the Standing Committee on Transport and Communication to voice its concern and to state its case.

This Association was formed in July of 1976 as the result of informal claims from the representatives of the CTC and the Ministry of Transport officials that the Maritimes did not speak with a unified voice on many of the issues which were of concern before it. The prime issue before us at that time was the late Mr. Darling's investigation and his subsequent report, and particularly the implementation of his recommendations.

The Association represents a significant cross-section of the users of Maritime Transport on the East Coast, both in terms of the volume of movements in the area and of the firms whose economic existence depends not only upon the retention of the limited benefits or advantages at present available, but also the obtaining of improved services and at costs which are not only fair to ship owners but to the firms employing them and which also allow the individual firm to reasonably direct its own affairs.

[*Translation*]

Le président: En dernier lieu, je tiens à remercier le greffier du Comité, M. Nino Travella, qui m'a aidé à organiser ce voyage, et tous les membres du personnel, les interprètes, les techniciens et les messagers.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux témoins de ce matin qui ont pris la peine de s'absenter de leurs occupations pour venir nous expliquer leur point de vue sur différents problèmes touchant les transports. Essentiellement, le but de ce Comité est de rassembler des données dont s'inspireront les recommendations que nous formulerons à notre retour à Ottawa.

Jusqu'ici, notre voyage nous a beaucoup appris. Nous estimons que le temps que nous avons pris pour venir dans les provinces atlantiques nous sera très utile.

Nous reprendrons maintenant l'étude de notre ordre de renvoi concernant les installations de transport et l'étude des problèmes des transports dans les provinces atlantiques.

Notre premier témoin ce matin comparaît au nom de l'Atlantic Transports Users Association. Il s'agit du président, M. L. A. Hicks.

Avant de vous donner la parole, monsieur Hicks, j'aimerais vous signaler que nous ne disposons pas de beaucoup de temps et, pour cette raison, nous aimerions bien que les témoins et les membres soient aussi brefs que possible dans leurs questions et leurs réponses. Dans le cas d'une longue déclaration, nous invitons les témoins à déposer leur texte auprès du greffier pour qu'il soit annexé au procès-verbal. Veuillez résumer votre mémoire pour donner plus de temps aux membres du Comité pour poser leurs questions.

Monsieur Hicks.

M. L. A. Hicks (président, Atlantic Transport Users Association): Merci, monsieur le président. Je vous prie de m'excuser. Je me remets d'une attaque de Laryngite et j'espère que ma voix arrivera à tenir le coup.

Notre Association vous est reconnaissance d'avoir cette occasion de comparaître devant le Comité permanent des transports et des communications pour exprimer son point de vue.

L'Association a été formée en juillet 1976 à la suite d'affirmations officieuses de la part de représentants de la CTC et du ministère des Transports selon lesquelles les provinces atlantiques ne s'exprimaient pas de façon uniforme sur bien des questions auxquelles elles devaient faire face. Il s'agissait à l'époque de l'enquête menée par M. Darling, son rapport ultérieur et surtout l'application de ses recommendations.

Notre Association représente un bon échantillonnage des utilisateurs de transports maritimes de la côte est, du point de vue des chiffres d'affaires. Il s'agit de firmes dont l'existence économique dépend non seulement de la rétention des bénéfices ou avantages limités qui sont maintenant disponibles mais également de l'obtention de services améliorés à des prix équitables tant pour les transporteurs que pour les utilisateurs.

[*Texte*]

• 0940

The association is primarily concerned at this time with those provisions of the Coasting Trade Bill which originally appeared as Clauses 8 through 14 of Bill C-61, and which were subsequently withdrawn leaving substantially the balance of Bill C-61 to appear as the revised Bill C-41. It is worthy to note that this association had no objections to the contents of Bill C-61, except for those Clauses 8 through 14, and wholeheartedly supported the balance of the bill.

We objected most strenously to Clauses 8 through 14 of Bill C-61 for several reasons. In the first instance, the Maritime premiers agreed in Charlottetown with the then Minister of Transport to the closing of the coasting trade to all but Canadian flag vessels, with the assurance of the Minister that there would be adequate safeguards put in place. When the bill and the proposed regulations that were to be issued under the legislation were examined, they were found to be inadequate and provided no economic protection. Moreover, the administrative procedures would have been more complex, in effect, shifting more and more of the decision-making process into the hands of civil servants in Ottawa.

Communications have been sent to the Minister of Transport in which we have pointed out several basic concerns, some of which are listed, and we feel that these should also be seriously considered by your Committee.

The policy of the government with reference to the coasting trade is being pursued without the advantage of a cost-benefit analysis. The lack of this analysis renders the Minister and his officials unable to determine its effects on this region in particular and the nation as a whole.

The critical sections of the proposed legislation, as was found in Bill C-61, would provide increased detrimental effects on this region of Canada far outweighing any beneficial effects.

Requests on several occasions for a meeting with the Minister to present our views personally have been rebuffed. In this respect, public announcements in the press of meetings with the Minister and representatives of the SIU and the DMA, where their concerns on this issue have been brought forward in the past, cause anxiety amongst the users of water transport in this area, that the emphasis the Minister receives is not necessarily balanced.

Proposed relief of cumbersome provisions, as suggested to the association by the Minister, are felt to be even more ponderous than the ones now in existence.

Costs of all kinds—and in this region transportation costs in particular—represent serious problems for all busineses. However, the Minister has advised us as recently as February 22 that "the lowest rate quotation is not always the deciding factor". Admittedly it is not the only factor, but the association has interpreted the tone of this advice as relegating the lowest rate to an area of minimal concern. This interpretation, we feel, should be rectified by a more sympathetic and under-

[*Traduction*]

A l'heure actuelle, notre association s'intéresse tout particulièrement aux dispositions du projet de loi portant sur le cabotage, originalement les articles 8-14 du Bill C-61, et qui ont été ensuite retirés, le reste du Bill C-61 ayant été révisé pour devenir le Bill C-41. Je tiens à signaler que notre association s'opposait uniquement aux articles 8-14 du Bill C-61 et appuyait sans réserve les autres dispositions du projet de loi.

Nous nous opposions très fortement aux articles 8-14 du Bill C-61 pour plusieurs raisons. D'abord, les premiers ministres des provinces Atlantiques ont convenu avec le ministre des Transports de l'époque, lors d'une rencontre à Charlottetown, d'interdire le cabotage à tous les navires sauf ceux portant pavillon canadien. Le ministre avait donné des assurances sur l'application de sauvegardes suffisantes. Lorsqu'on a examiné le bill et les règlements proposés aux termes de la nouvelle loi, on a constaté qu'ils étaient tous les deux insuffisants et n'offraient pas de protection économique. De plus, les procédures administratives seraient devenues plus complexes, ce qui aurait eu pour effet d'accorder plus de pouvoirs de décision aux fonctionnaires à Ottawa.

Nous avons présenté des instances au ministre des Transports pour signaler plusieurs de nos préoccupations fondamentales, dont certaines sont énumérées, et nous croyons qu'elles devraient faire l'objet d'une étude attentive de la part de votre Comité.

Le gouvernement poursuit sa politique sur le cabotage sans avoir effectué des études coûts-bénéfices. En l'absence de ces analyses, le ministre et ses hauts fonctionnaires ne sont pas en mesure de déterminer l'incidence de leur politique sur cette région et sur le pays dans son ensemble.

Comme on l'a constaté dans le cas du Bill C-61, les dispositions essentielles de ce projet de loi auraient eu des effets préjudiciables à cette région dépassant de loin les résultats positifs.

Nous avons demandé une entrevue avec le ministre à plusieurs reprises afin d'exposer nos opinions mais on nous a refusé chaque fois. Etant donné les articles de journaux sur les rencontres du ministre avec des représentants du SIU et du DMA, les utilisateurs des transports maritimes, dans cette région, craignent que le ministre n'obtienne pas une vue globale de la situation.

De l'avis de notre association, les solutions proposées aux dispositions contestées sont encore plus onéreuses.

Les coûts en général, et dans cette région, les coûts de transport surtout, représentent une sérieuse préoccupation pour toutes les entreprises. Cependant, le ministre nous a informé le 22 février encore que «le tarif le moins élevé n'est pas toujours le facteur décisif». Evidemment, il ne s'agit pas de l'unique facteur, mais, d'après le ton de cette communication, l'association a conclu que la question du tarif le moins élevé est devenue une considération tout à fait secondaire. Je crois que

[*Text*]

standing look by your Committee at the effects of the proposed legislation on this area.

The association while voicing its concerns, perhaps has presented a negative posture. However, let me assure you that we have considered the intent of the government, and, in an attempt to be positive, as long ago as last October 5, we presented the Minister with what we felt would be a constructive, positive, workable and acceptable alternative—it is attached here as Appendix A. Only on April 26 have we recieived a comment on our propposal, and then it was an outright rejection of its being in conflict with the policy being developed. It is of serious concern to us that this proposal would be rejected without even the opportunity to discuss its merits with the Minister.

If the true policy of the government is to build a Canadian merchant marine, then the association must take the view that its support must be a general one, and that it should be supported from general funds in much the same way as the government is supporting the nonprofitable passenger operations of the railways. If, however, this support is only to be derived from the penalizing of local Atlantic businesses through the imposition of higher charges and increased involvement with the civil service in day-to-day transactions, then we would suggest to the Committee that the fragile economics of this region will be detrimentally affected. Neither a Canadian Merchant Marine nor the business firms of the area would benefit and the economy of the region would be further distressed than at present.

• 0945

In conclusion, the Association is concerned that the tone of Bill C-33 will weaken the already shakey transportation environment in this area. In particular, we would draw your attention to benefits of Section 3 of the National Transportation Act where it reads in part, and I will abbreviate on what I have there, if I may, that "it does entitle the users of transportation to the lowest total cost of transportation".

The new objectives of Bill C-33 would do away with those rights to have the benefits of the lowest total cost accrue to the users of transportation.

The Association requests that the effects of both pieces of legislation which are involved in these discussions, be seriously viewed by the Committee to ensure that the Atlantic area benefits will not be further dissipated. Indeed, if the interests of this area are to be advanced, additional benefits in the form of greater economy and freedom of decision making would be worthy goals to request of your Committee.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Hicks. Are there any questions?

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Hicks, in light of the concerns he has expressed for the

[*Translation*]

votre Comité devrait corriger cette interprétation en étudiant de façon plus compréhensible et sympathique les effets du projet de loi sur cette région.

En exprimant ces appréhensions, notre Association a peut-être insisté sur les aspects négatifs. Je peux vous assurer que nous avons examiné l'intention du gouvernement et que nous nous sommes efforcés d'adopter une approche positive en présentant au ministre le 5 novembre une solution de rechange pratique et constructive. Vous la trouverez à l'annexe A. C'est seulement le 26 avril que nous avons reçu une réaction à notre proposition, qui a été totalement rejetée étant censée être en contradiction avec la politique en voie de formulation. Nous sommes gravement préoccupés par le fait que cette proposition a été refusée sans que nous puissions en discuter avec le ministre.

Si la véritable politique du gouvernement est de construire une marine marchande canadienne, l'association estime que le gouvernement devrait financer cette tentative de la même façon qu'il appuie les services voyageurs non rentables des chemins de fer. Ainsi, cet objectif peut se réaliser seulement en pénalisant les entreprises des provinces Atlantiques par l'imposition de charges accrues et une plus grande paperasserie avec les fonctionnaires dans nos transactions quotidiennes, alors nous soutenons que l'économie fragile de cette région en subira des conséquences défavorables. Cela ne serait à l'avantage ni d'une marine marchande canadienne ni des entreprises commerciales, et l'économie de la région serait en plus mauvaise posture que maintenant.

En conclusion, l'Association se préoccupe de la possibilité que le bill C-33 affaiblisse encore le secteur des transports dont la situation est déjà précaire dans cette région. En particulier, nous voudrions attirer votre attention sur l'article 3 de la Loi nationale sur les transports qui stipule, entre autres, et je résume si vous me le permettez, que les usagers des moyens de transport ont droit au plus bas coût de transport total.

Les nouveaux objectifs du bill C-33 priveraient les usagers des moyens de transport des avantages découlant du coût total le plus bas.

L'Association demande que les effets des deux lois qui font l'objet de ces discussions, soient étudiés sérieusement par le Comité afin d'assurer que les avantages de la région de l'Atlantique ne seront pas encore diminués. En effet, si l'on veut faire progresser cette région, il nous faudrait demander à votre comité des avantages supplémentaires sous forme d'une plus grande économie et d'une plus grande liberté dans les prises de décision.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Hicks. Y a-t-il des questions?

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Hicks, étant donné les inquiétudes qu'il a exprimées au

[*Texte*]

provisions, what are the possible effects of the two pieces of legislation presently before Parliament? Also, has his Association had any discussions with the Atlantic premiers and the four Atlantic governments regarding the agreement they have recently made with the Minister of Transport, which in effect provides for more federal funds for highways and airports in the Atlantic? Little, if anything, is said about water transportation users and rail, which are the two major transportation elements. The agreement provides for federal funds for the two lesser, in my opinion, modes of road and air, and, in exchange, the Atlantic Premiers have agreed to give up the two freight rate assistance acts that you had for many years. I would like to know the feelings of your Association on that. The Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act would be foregone in exchange for $100 million for highways and a few million dollars for airports. What effect do you see in that agreement? Do you agree with it? Have you made any represntations to the Atlantic Premiers?

Mr. Hicks: For the first part of your question on have we had any direct communications with the Atlantic Premiers, the answer is, no. As I indicated in the preamble of this submission, our Association was evolved, maybe poorly, but in fact, towards a very direct and narrow avenue of concern. That is not to say that the provincial governments have not been privy to our concerns. They have sat in as ex-officio observers at several of our sessions, but never as participants.

I think it would be perhaps a little imprudent of me, other than from a personal point of view to comment at this time on your other questions relative to the Atlantic Region Freight Assistance Act and the Maritime Freight Rates Act. From a personal point of view, I have a concern that the subject is so complex that no one person has enough wisdom to comprehend the effects of most anything we do.

Mr. Benjamin: One final question, Mr. Chairman. In light of what you said about the cost of transportation for the users, is there no desire on the part of your Association to maintain and retain freight rate assistance that provides some equity for the Atlantic Provinces skippers to compete both in the export and domestic markets of other parts of Canada and the world.

• 0950

Mr. Hicks: In terms of water freight rates, I stand corrected on this but I think I am 99 per cent correct. There is no direct freight rate assistance in terms similar to the Maritime Freight Rates Act. There may be a specific for specific operations, but in terms of a general application of the MFRA type of assistance, I am not aware of it. I stand corrected on that but I do not believe there is.

[*Traduction*]

regard des dispositions, quels sont les effets possibles des deux projets de loi dont est saisi le Parlement? Je voudrais également savoir si son association a parlé, avec le premier ministre des provinces de l'Atlantique et les quatre gouvernements des Maritimes, de l'entente qu'ils ont récemment conclue avec le ministre des Transports et qui prévoit l'octroi de crédits fédéraux supplémentaires pour les routes et aéroports dans la région Atlantique? Elle ne dit rien ou presque au sujet des transports maritime et ferroviaire qui sont les deux moyens de transport principaux. L'entente prévoit le financement par le gouvernement fédéral des deux moyens de transport qui, à mon avis, sont les moins importants, les transports aérien et terrestre, et en échange, les premiers ministres de l'Atlantique ont accepté la suppression des avantages que leur offraient les deux lois sur les taux de transport depuis plusieurs années. J'aimerais savoir quelles sont les opinions de votre Association à ce sujet. Les provinces cèderaient les avantages découlant de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, en échange de $100 millions pour les routes et quelques millions de dollars pour les aéroports. Selon vous, quel effet aura cette entente? L'appuyez-vous? Avez-vous fait des démarches auprès des premiers ministres des provinces de l'Atlantique?

M. Hicks: En ce qui concerne la première partie de votre question au sujet des entretiens directs avec les premiers ministres des provinces de l'Atlantique, je dois répondre non. Comme je l'ai dit dans le préambule à notre mémoire, notre Association s'inquiète, peut-être à tort mais elle s'inquiète tout de même, d'un aspect très précis et restreint. Ce qui ne veut pas dire que les gouvernements provinciaux n'ont pas tenu compte de nos intérêts. Ils ont assisté en tant qu'observateurs d'office à plusieurs de nos réunions, mais jamais à titre de participants.

Il serait peut-être imprudent de ma part de commenter, autrement qu'à titre personnel, les autres questions au sujet de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique et de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Personnellement, j'estime que le sujet est tellement compliqué que personne ne pourra comprendre les effets des mesures que nous prenons, quelles qu'elles soient.

M. Benjamin: Une dernière question, monsieur le président. Étant donné ce que vous avez dit au sujet du coût du transport pour les usagers, votre association ne veut-elle pas conserver les subventions au transport des marchandises qui permettent aux armateurs des provinces atlantiques d'affronter la concurrence tant sur le marché national que sur le marché d'exportation, soit dans d'autres parties du Canada et dans le monde?

M. Hicks: En ce qui concerne les taux du transport de marchandises par eau, je suis peut-être dans l'erreur mais je pense que j'ai raison à 99 p. 100, lorsque je dis qu'il n'y a pas de subventions directes pour le transport des marchandises, semblables à celles qu'offre la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Il y a peut-être des subventions précises pour des activités données, mais je n'ai

[*Text*]

We are obviously concerned with the effects of competition when you start moving into rail consideration, and I can state that I personally have been confronted by representatives of the railways who, as you know, under the National Transportation Act, are allowed to meet competition, and they are very quick nowadays to say, "Ah, that water competition is not a Canadian flag vessel; we will not consider it because it is not yet law. But they are very quick to nail me down. I suggest to you that the higher cost umbrella arising on the Canadian coast, being close to a Canadian flag vessel, is being treated as an umbrella for those other competing elements of transportation.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. McCain is next.

Mr. McCain: Mr. Chairman, if I might, I would first like to move that Appendix A, which was not read to the Committee, should be printed as part of the report of this meeting.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to ask the witness if he is suggesting that the water competitive rate would be adversely affected if Sections 8 to 14 were passed in a new act and what impact he feels this effect would have on water competitive rates by rail?

Mr. Hicks: With the closing of the Canadian flag vessel, and this has to be my interpretation, Mr. McCain, with no upper limit as to where those costs are going, there is no competitive leverage here. Where are they going to stop? I suggest to you that my discussion with representatives of the railways, even to this date, has indicated that if the Canadian cost of a competitive mode of transport escalates, the rail costs will, too.

Mr. McCain: You see a serious decline in the competitive situation for transportation purposes in the Atlantic area, if this is closed.

Mr. Hicks: I do, again, with one other element, and I have to be fair to the railways here. I suggest that maybe your Committee might give serious consideration to this as well. Where do their costs fit? As you know, they are entitled to get a compensatory rate. Now, within the limit of compensatory and whatever the traffic will bear under this competitive scene, I am certain that the railways are at liberty to assess whatever that market will bear.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I think we have to recognize that while operating under the compensatory structure of the present Transportation Act, when grain was moved for The Atlantic livestock industry by boat to Prince Edward Island, Nova Scotia and New Brunswick, even though they had to operate on a compensatory basis, the rail freight rate on grain was reduced to all livestock feeders in the Atlantic area. Now, I think what the witness has stated is that this type of effect

[*Translation*]

pas eu connaissance de subventions d'application générale comme celles qu'offre la Loi sur le transport de marchandises. Je suis peut-être dans l'erreur mais je ne le pense pas.

De toute évidence, nous nous inquiétons des effets de la concurrence en ce qui concerne le transport ferroviaire, je peux vous dire que des représentants des chemins de fer m'ont dit personnellement, vous savez qu'en vertu de la Loi nationale sur les transports, ils peuvent soutenir la concurrence, ils m'ont donc dit que la concurrence sur mer ne vient pas des bâtiments battant pavillon canadien; qu'ils n'en tiendront pas compte parce que ce n'est pas couvert par la loi. A mon avis, on utilise les coûts plus élevés qui sont en vigueur sur la côte canadienne, comme règle générale pour les autres moyens de transport concurrentiels.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. M. McCain est le suivant.

M. McCain: Monsieur le président, j'aimerais d'abord proposer que l'appendice A, qui n'a pas été lu au Comité, figure au compte rendu de la réunion.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais demander au témoin s'il estime que les taux concurrentiels du transport maritime subiraient des effets néfastes si les articles 8 à 14 étaient adoptés et je voudrais également savoir quels effets cela pourrait avoir, à son avis, sur les taux concurrentiels du transport ferroviaire?

M. Hicks: Si on limite le commerce aux navires battant pavillon canadien, et c'est comme cela que je dois l'interpréter, monsieur McCain, il n'y aura pas de limite à l'augmentation des coûts, de sorte qu'il n'y aura plus de concurrence. Où cela va-t-il les mener? Selon mes entretiens avec des représentants des chemins de fer, si les coûts d'un mode de transport augmentent, les coûts du transport ferroviaire augmentent également.

M. McCain: Avec cette restriction, envisagez-vous une détérioration sensible de la position concurrentielle des transports dans la région de l'Atlantique?

M. Hicks: Oui, et il faut tenir compte d'un autre élément car, je dois être juste envers les chemins de fer ici. Le Comité pourrait peut-être étudier sérieusement cet aspect également. Où vont leurs coûts? Comme vous le savez, ils ont le droit d'obtenir un taux compensatoire. Dans les limites de ce taux compensatoire, les chemins de fer sont libres d'évaluer, en tenant compte de la concurrence, les taux que le marché pourra supporter.

M. McCain: Monsieur le président, nous devons reconnaître qu'en vertu du système de compensation de la Loi sur les transports actuelle, les engraisseurs de bétail de la région atlantique ont joui de taux de transport ferroviaire réduits pour le transport des grains, lorsque ces derniers ont été transportées par bateau jusqu'à l'Île-du-Prince-Édouard, à la Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick, même si cela s'est effectué dans le cadre du système compensatoire. Si j'ai bien

[*Texte*]

would diminish, if not disappear, if the coastal trade were affected. Not only would the agricultural industry be affected but other industries as well. All agricultural products, for instance, are presently moved on an historically water competitive basis, and I think it would affect that industry seriously in an adverse way if that water competitive structure were to diminish as a result of possible higher costs on the Canadian coastal trade structure.

• 0955

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. Forrestall is next.

Mr. Forrestall: I would like to keep the two things separated and we should not get disturbed by the opposition to a Canadian coastal trade or the closing of our gulf and east coast waters south of 60° to Canadian flags arising out of the proposition that it is because of the benefits that accrue in terms of negotiating rate structures of the railways. It has nothing to do with the fact that well over 90 per cent, as a matter of fact I think it is 98 per cent, of our goods are already being carried in Canadian ships registered in Canada, with Canadian crews, and apparently carrying them competitively. Is that a fair observation?

Mr. Hicks: No, it is not, Mr. Forrestall. This has been sort of a sore point with me with many observers on this argument, that the moment you cross water and rail the inordinate preponderance of the argument is water versus rail. I suggest to you that those of us who depend heavily on water movement, regardless whether or not it is needed as a water competitive tool for rail negotiations, cannot ignore the economics of it.

Let me give you an illustration which has been already tabled before the Ministry of Transport. Last year we were forced into a position at Sydney Steel of having to bring a cargo of coal from Vancouver to Sydney. It was negotiated, flag wages were obtained, and there was no problem. Because of circumstances, it was felt desirable to defer that vessel. There was no problem with the supplier and there was no problem with the shipowner. The only problem arose from the fact that a Canadian ship was in position which would not step aside from the granting of a waiver for a change of dates, and dates only, but insisting upon performing its need, held to the desired date change. The only penalty that was associated with that was either a 25 per cent or a 40 per cent escalation. Can I leave it at that?

Mr. Forrestall: No, not really, because I think it has been made perfectly clear that the Minister intends to leave the intercoastal—and I was not talking about the intercoastal movement. And I recognize the problems in British Columbia, and indeed here with respect to that. One of the difficulties of course is that nobody in the country believes Ottawa any more, and that is regrettable. I was talking about just pure coastal activity right here in our own gulf, movement from Montreal

[*Traduction*]

compris ce qu'a dit le témoin, ces avantages diminueraient, sinon disparaîtraient, si le commerce côtier était touché. Cela nuirait non seulement au secteur agricole mais à d'autres secteurs également. Tous les produits agricoles, par exemple, sont transportés par bateau sur une base concurrentielle, et je pense que cela aurait des effets désastreux pour l'industrie si la concurrence devait être réduite par suite de coûts supérieurs exigés par le commerce côtier canadien.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McCain.

Monsieur Forrestall est le suivant.

M. Forrestall: J'aimerais garder ces deux questions séparées et nous ne devrions pas nous laisser impressionner par l'opposition à un commerce côtier canadien et la fermeture de notre golfe et des eaux de la côte est au sud du 60° parallèle aux navires battant pavillon canadien, découlant de la proposition voulant que ce soit en raison des avantages qu'on peut retirer pour ce qui est de la négociation des tarifs des chemins de fer. Cela n'a rien à voir avec le fait que plus de 97 p. 100, je pense qu'en fait c'est 98 p. 100, de nos produits sont déjà transportés par des navires canadiens enregistrés au Canada, avec des équipages canadiens, qui peuvent soutenir la concurrence. Est-ce exact?

M. Hicks: Non, monsieur Forrestall. Nous nous sommes toujours plaints, moi et de nombreux autres qui ont parlé à ce sujet, du fait que du moment qu'on mêle le transport maritime au transport ferroviaire on arrive presque toujours à un antagonisme, c'est-à-dire que l'un concurrence l'autre. A mon avis, ceux d'entre nous qui dépendent fortement du transport maritime, qu'il soit ou non nécessaire comme levier dans les négociations sur les chemins de fer, ne peuvent ignorer l'aspect économique de toute la question.

Je voudrais vous donner un exemple qui a déjà été donné au ministre du Transport. L'année dernière, nous avons dû transporter un chargement de charbon de la Sydney Steel de Vancouver à Sydney. Cela a fait l'objet de négociations, on a obtenu des salaires canadiens, il n'y a pas eu de problèmes. En raison de certaines circonstances, on a estimé souhaitable de remettre la traversée. Le problème ne venait pas du fournisseur, non plus que de l'armateur. Le problème venait du fait qu'un navire canadien était prêt à partir, ne voulait pas accepter un changement de date, et insistait pour faire ce qu'il devait faire. La seule peine imposée dans ce cas était une augmentation de 25 p. 100 ou 40 p. 100. Cela suffit-il?

M. Forrestall: Non, pas vraiment, parce qu'à mon avis, il a été bien précisé que le ministre a l'intention de laisser le commerce intercostal et je ne parlais pas de ce commerce. Je me rends compte que la Colombie-Britannique a des problèmes, et surtout à cet égard. Une des difficultés que nous avons découle du fait qu'on ne croit plus Ottawa maintenant au pays. Et c'est regrettable; je ne parlais que du commerce côtier dans le golfe, de Montréal à St. John's, le transport d'Halifax à

[*Text*]

to St. John's, movement from Halifax to Sydney, or Sydney to Port-aux-Basques. All of this activity is being carried in Canadian ships, with Canadian crews, and registered in Canada. I do not know whether that is a good thing or not, and my mind is not closed on this question at all. Indeed, had it been closed in favour of a Canadian merchant marine, we would have had the old bill, and we would have it over a year ago now. We do not have it because of the very forceful objections raised by members of this Committee with the Minister. It had nothing to do with outside representation. The community of interests had a year to look at it and did not spot the flaws in it. What I am trying to sort out clearly is whether it is the ability to use the water competitive rates that you fear losing, or in fact is it the 25 to 40 per cent on an intercoastal movement. That is very high, I think. Which argument is it?

Mr. Hicks: I will try to answer you two ways. First, as I said in my presentation, I have not heard within our association any one voice who was against the Canadian merchant marine, provided the economics are a viable consideration in the whole thing. And I would like to say we continue to support that view, all things being equal.

• 1000

What we express concern about is the lack of weighting of the economics of water transport in the consideration of your various pieces of legislation. Each individual firm has to answer on its own and I am afraid that if I answer you in a general form, I may mislead somebody and put somebody else in hot water. Basically, from the company I represent, we cannot afford to waste a penny if we can save it. I am sure you appreciate that.

Mr. Forrestall: Oh, yes. Very much so. I was just trying to sort things out.

Mr. Hicks: I would like to suggest that that argument is equally sound for all of us in this district, in this region. In fact, as you know, one of our original members in Newfoundland has fallen on severely bad times. I do not suggest that transportation was the only problem there, but it was certainly a significant one.

Mr. McCain: Mr. Chairman, could I ask Mr. Hicks one more question?

The Chairman: I would hope that the Committee members do not wait until the last moment to pose questions. I allowed a little extra time because we had no questioners. I would appreciate if the members would not wait to the last second because we are already behind schedule. I allowed a little more time because I had no questioners. So I would wish that you do not wait until the last minute before you pose the question. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to say to you that this Committee has not been here for at least six years. I do not know how many more and I do not think we should be so shorted in time that we cannot get the information from the witnesses which is of significance to the transportation indus-

[*Translation*]

Sydney, ou de Sydney à Port-aux-Basques. Tout ce transport est assumé par des navires canadiens, des équipages canadiens, enregistrés au Canada. Je ne sais pas si c'est bien ou non, et je suis prêt à accepter des explications. Si j'avais eu un parti-pris en faveur d'une marine marchande canadienne, nous aurions adopté l'autre projet de loi il y a déjà un an. Nous ne l'avons pas adopté parce que les membres de ce comité ont soulevé de très fortes objections qui ont été présentées au ministre. Cela n'a rien eu à voir avec des pressions extérieures. Ce groupe avait eu un an pour étudier la chose et n'en avait pas décelé les lacunes. Ce que je veux savoir c'est si vous croyez perdre les taux conférentiels de transport maritime ou 25 à 40 p. 100 de majoration que vous obtenez sur le transport intercostal. C'est très élevé à mon avis. Quelle est votre position?

M. Hicks: J'essayerai de vous répondre de deux façons. D'abord, comme je l'ai dit dans mon mémoire, aucun membre de notre association ne s'est élevé contre la marine marchande canadienne, pourvu que cela soit économiquement possible. Je voudrais ajouter que nous continuons à appuyer cette opinion.

Ce qui nous inquiète c'est le peu de cas que vous faites des aspects économiques de transport maritime dans vos diverses lois. Chaque entreprise doit parler pour elle-même et j'ai peur que si je vous réponds au nom de toutes, je pourrais vous induire en erreur et mettre quelqu'un d'autre dans une situation délicate. Essentiellement, en ce qui concerne la compagnie que je représente, nous ne pouvons nous permettre de gaspiller un cent si nous pouvons l'économiser. Je suis certain que vous vous en rendez compte.

M. Forrestall: Oh oui, très bien. J'essayais seulement d'éclaircir les choses.

M. Hicks: Je tiens à dire que cet argument est valable pour tous ceux d'entre nous qui sont dans ce district, cette région. En fait, un de nos membres de Terre-Neuve s'est trouvé en mauvaise posture plusieurs fois. Je ne veux pas dire que le transport était le seul problème, mais c'était certainement un élément important.

M. McCain: Monsieur le président, pourrais-je poser à M. Hicks une autre question?

Le président: J'espère que les membres du Comité n'attendent pas à la dernière minute pour poser des questions. J'ai donné un peu de temps supplémentaire parce que nous n'avions pas de questionneurs. J'aimerais que les membres n'attendent pas à la dernière minute parce que nous sommes en retard. Je n'ai donné plus de temps que parce qu'il n'y avait pas de questionneur de sorte que vous voudrez bien ne pas attendre à la dernière minute pour poser vos questions. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, je tiens à vous signaler que le Comité n'est pas sur place depuis six ans.J'estime qu'on ne devrait pas limiter le temps de façon à nous empêcher d'obtenir des témoins les renseignements qu'il nous faut en ce qui concerne l'industrie du transport dans la région de l'Atlan-

[*Texte*]

try of the Atlantic area. I appreciate your time freeze, but let us not be cut off too quickly.

If I understood your philosophy correctly as you made your presentation, you said that Sections 8 to 14, if they had become law, would be acceptable to you provided the government accepted the responsibility of subsidy, at least to the degree that the economy of the area concerned was not detrimentally affected.

Mr. Hicks: In part, I said that. My veiled reference to Appendix A, which the Association felt was an integral part of that, was that the decision making in the various businesses in the areas should be largely left in the hands of those businesses and not shuffled off to Ottawa for clearances by committees before we can react to situations.

Mr. McCain: Both objections are side by side, equally balanced.

Mr. Hicks: Yes.

The Chairman: Miss Campbell.

Miss Campbell: I would like perhaps to interpret something that you have been talking about, 8 to 14. Without going into subsidies, could you live with it in terms of allowing you to compete in where you go for a ship on the coast? In other words, if there is a Canadian—you know, we have we have closer access to shipping on each coast, which I think . . .

Mr. Hicks: Without getting myself boxed into that neat little corner, I would suggest to you that your question is answered by the agreement of the government to accept our Appendix A, which simply says that all things being equal, a Canadian shipper can employ a vessel of any flag. If a Canadian ship is in an identical position and is economically not justifiable, then a Canadian licence fee would have to be paid on the foreign flag. If a Canadian vessel was not in position, there would be no penalty for a licence fee for a foreign flag. This would have to be largely on an honour system, subject to fines. With the freedom of economics, as long as no subsidiary barriers in terms of economics develop, then I think there might be an accommodation in that area.

Miss Campbell: I do not want to take up your time in the Committee but you referred to the company in Newfoundland. I take it that when you referred to transportation being one of the problems, it was a cumbersome way of giving whatever the clearance was. Is that it?

Mr. Hicks: Right.

Miss Campbell: The amount of time needed.

• 1005

Mr. Hicks: Not just time but the whole procedure itself. You have heard a representative of that firm say that at least on one occasion while he was awaiting a very quick response for a waiver permit he lost his ship and the business was lost. For those who are not directly involved in the machinations of the shipping world that perhaps is a bit hard to believe, but it is a fact and I am sure your Committee can prove that.

[*Traduction*]

tique. Je me rends compte que le temps est limité mais il ne faudrait pas nous interrompre trop tôt.

Si j'ai bien compris votre mémoire, vous dites que les articles 8 à 14, s'ils sont adoptés, seraient acceptables pourvu que le gouvernement accepte d'accorder des subventions de façon à ce que l'économie de la région touchée ne subisse pas de préjudice.

M. Hicks: C'est ce que j'ai dit en partie. Mon allusion voilée à l'appendice A, qui est une partie intégrante de l'avis de l'association, voulait que le pouvoir décisionnaire revienne en grande partie aux entreprises de la région et ne soit pas conféré à des comités siégeant à Ottawa, ce qui nous empêcherait de réagir à des situations données.

M. McCain: Ces deux objections sont également valables.

M. Hicks: Oui.

Le président: Mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell: J'aimerais dire quelque chose au sujet des articles 8 à 14. Sans parler de subvention, pourriez-vous continuer à soutenir la concurrence s'ils étaient adoptés, aux points d'expédition sur la côte? Autrement dit, nous avons plus facilement accès aux expéditeurs sur la côte est, ce qui à mon avis . . .

M. Hicks: Je ne me laisserai pas mettre au pied du mur, et je vous dirai plutôt que votre question trouve sa réponse dans le fait que le gouvernement a accepté notre appendice A, qui stipule qu'un expéditeur canadien peut utiliser un navire battant n'importe quel pavillon. Si un navire canadien se trouve dans une situation identique mais ne peut être utilisé pour des raisons économiques, il faudrait alors acheter un permis canadien pour le navire étranger. Si un navire canadien n'était pas disponible, il ne serait pas nécessaire d'acheter un permis pour un navire étranger. Ce système reposerait sur la bonne foi des expéditeurs, et prévoirait des amendes. Si l'on n'imposait pas d'autres obstacles du point de vue économique, je pense qu'on pourrait procéder de cette façon.

Mlle Campbell: Je ne veux pas accaparer le temps qui vous est alloué mais vous avez parlé d'une compagnie à Terre-Neuve. Je suppose, lorsque vous avez mentionné le transport comme problème, qu'il a été difficile d'obtenir le permis nécessaire, n'est-ce pas?

M. Hicks: C'est exact.

Mlle Campbell: C'est une question de temps.

M. Hicks: Non seulement de temps, mais il s'agissait de toute la procédure elle-même. Vous avez entendu un représentant de cette entreprise dire qu'il lui est arrivé au moins une fois de perdre une affaire, tandis qu'il attendait qu'on lui donne un permis. Il est peut-être difficile d'y croire si l'on n'est pas directement impliqué dans les machinations du monde de l'expédition, mais c'est la vérité et je suis certain que le comité peut le prouver.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Miss Campbell.

Mr. Hicks, thank you very much for taking time from your schedule to appear before us this morning. It has been appreciated.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: For the information of Committee members, I think it might be worthwhile to go over those who have asked to appear. We have the P.E.I. Potato Marketing Board, Marine Advisory Committee, Atlantic Provinces Trucking Association, Canadian Merchant Service Guild, Halifax-Dartmouth Port Commission, Alcan Limited, Atlantic Provinces Transportation Commission, Annapolis Valley Affiliation Board of Trade, Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce, Canso Development Office and Halifax Board of Trade.

There is one other thing also I think we should mention, just to put on the record. That is that we had the opportunity and the pleasure yesterday of speaking with Captain Fournier of the *Louis S. St. Laurent* up in the Arctic, roughly 3,000 miles from here. For those who have not heard any reports, he is doing just fine and he feels that he will be able to accomplish the mission for which he was commissioned, and we appreciated the opportunity of speaking with him.

Next I would ask Mr. J. K. Bell, the Secretary-Treasurer for the Nova Scotia Federation of Labour, to join me at the table, please.

I believe Mr. Bell also has Mr. Wilneff, the Vice-President, with him.

Mr. Bell, if you have an opening statement . . .

Mr. J. K. Bell (Secretary-Treasurer, Nova Scotia Federation of Labour): Yes, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, and members of the House Committee on Transportation and Communications, our federation, the Nova Scotia Federation of Labour, is taking the opportunity to bring before your Committee our general views on transportation, perhaps beyond those with which the Committee may be more directly concerned in so far as they relate to bills at present before the House.

Very seldom do we get a visiting junket from Ottawa to come down and talk to us about some of our . . .

Mr. Forrestall: That word "junket" is a good one. Dalton Camp said so.

Mr. Bell: . . . to come down and look into some of the more basic problems that we have. For this reason we are bringing before you our views on the over-all picture of transportation and communications, which perhaps may go a bit afield.

We welcome the opportunity to appear before your Committee to place before you our views as to the needs of the region in the field of transportation and communications.

Atlantic Canada suffered badly since Confederation because of our geographic location, and immediate measures must be

[*Translation*]

Le président: Merci, mademoiselle Campbell.

Monsieur Hicks, merci beaucoup d'avoir pris la peine de comparaître devant nous ce matin. Nous l'avons fort apprécié.

Des voix: Bravo!

Le président: A titre d'information pour les membres du comité, je pense qu'il serait utile de revoir ceux qui ont demandé à comparaître. Nous avons l'Office de commercialisation des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, le Comité consultatif de la Marine, l'Association des camionneurs des provinces atlantiques, la Guilde de la Marine marchande du Canada, la Commission portuaire d'Halifax-Dartmouth, l'Alcan Limited, la Commission des transports des provinces atlantiques, la Chambre de commerce affiliée de la Vallée de l'Annapolis, la Chambre de commerce du grand Charlottetown, le Bureau de développement Canso et la Chambre de commerce d'Halifax.

Il y a autre chose que nous devrions mentionner, afin que cela soit consigné au compte rendu. Nous avons eu l'occasion et le plaisir de parler hier avec la capitaine Fournier du *Louis S. Saint-Laurent* qui est dans l'Arctique, à 3,000 milles d'ici. Pour ceux qui n'en ont pas entendu parler, tout va bien et il pense qu'il pourra accomplir la mission qui lui a été confiée, et nous avons été heureux de pouvoir lui parler.

Je prie M. J. K. Bell, le secrétaire-trésorier de la Fédération des syndicats de la Nouvelle-Écosse, de bien vouloir prendre place à la table.

Je crois que M. Bell est accompagné de M. Wilneff, le vice-président.

Monsieur Bell, si vous avez une déclaration préliminaire . . .

M. J. K. Bell (secrétaire-trésorier, Fédération des syndicats de la Nouvelle-Écosse): Oui, monsieur le président.

Monsieur le président et membres du Comité des transports et des communications, notre fédération, la Fédération des syndicats de la Nouvelle-Écosse, saisit cette occasion qui lui est donnée de présenter au comité son point de vue sur les transports, qui dépasse peut-être le mandat précis du comité en ce qui concerne les projets de lois dont est actuellement saisie la Chambre.

Il arrive très rarement qu'un gros club d'Ottawa vienne nous rendre visite pour nous parler . . .

M. Forrestall: Vous avez raison de parler d'un club. Dalton Camp l'a dit.

M. Bell: . . . et pour étudier certains des problèmes les plus graves qui nous confrontent. Pour cette raison, nous vous présentons notre point de vue sur la situation générale des transports et des communications, point de vue qui s'éloigne peut-être du sujet.

Nous sommes ravis d'avoir l'occasion de comparaître devant votre comité et d'exprimer notre point de vue au sujet des besoins de la région en ce qui concerne les transports et les communications.

Les provinces de l'Atlantique ont beaucoup souffert depuis la Confédération de leur situation géographique et il faut

[*Texte*]

developed to bring this region into the mainstream of the economic growth of the country.

• 1010

First, Canada requires a national policy of transportation that embraces the movement of goods regionally, nationally and internationally by utilizing railroad, air and water transport facilities.

Second, such a policy should be based on transportation's being an instrument of regional and national development. We are opposed to the user-pay concept within the context of our current uneven national development and the camouflaged manner in which the so-called user-pay principles are circumvented, as in the case of the St. Lawrence Seaway.

Third, imports and exports, especially our natural resources, in raw and semi-finished state should be subject to negotiated methods of transport helpful to the promotion of Canadian shipping facilities, and here, Mr. Chairman, we refer to the negotiations that the United States conducted on the shipment of wheat to the Soviet Union, a percentage of which had to be shipped in American bottoms. We think that is the type of negotiation that governments should get into, particularly when we are giving away or nearly giving away a part of our natural resources, the exploited development of our natural resources.

Fourth, recognition that water transport still provides the most economical method of transporting goods and the need to promote coastal shipping and a deep-sea merchant marine.

Here, quite frankly, we certainly support the need to confine Canada's coastal shipping to Canadian bottoms. We think the cost and the economics of it should be weighed, not only within itself, but against the over-all present cost of our aids to navigation costs, our National Harbours Board facilities and within that larger context. The question of developing a national policy of transportation utilizing water transport should be considered. The other side effects, such as providing the training ground, if you will, for the personnel for the proposed Deep Sea Merchant Fleet are all important segments of the advantages of making this further step of closing off the coast south of the Sixtieth Parallel.

Fifth, national policy on transportation should include provisions for the establishment of a fleet of LNG carriers for the transport of Arctic gas as a pipeline alternative. These vessels could also be used in the development of coastal offshore gas finds where quantities of proven gas do not permit the building of off-shore pipelines.

Furthermore, Mr. Chairman, a study was made of the waste of natural gas that has taken place throughout the world where offshore drilling takes place and most of the gas is allowed to be burned off and dissipated. We just cannot afford in this global village that type of wasteful situation where a fleet of

[*Traduction*]

prendre des mesures immédiates afin d'inclure cette région dans le courant général de la croissance économique du pays.

Premièrement, le Canada a besoin d'une politique nationale des transports qui comprenne le mouvement des marchandises sur le plan régional, le plan national et le plan international au moyen du transport par chemin de fer, par air et par eau.

Deuxièmement, cette politique devrait être fondée sur les transports en tant que moyen de développement régional et national. Nous nous opposons au concept voulant que l'usager paie pour le transport dans le contexte de notre développement national actuel illégal, et des moyens détournés par lesquels on déroge au principe voulant que l'utilisateur paie comme c'est le cas pour la voie maritime du Saint-Laurent.

Troisièmement, les importations et les exportations, surtout de nos ressources naturelles sous forme brute ou semi-finie, devraient faire l'objet de modes de transport négociés qui aideraient à améliorer la situation de l'expédition au Canada, et je me réfère ici aux négociations menées par les États-Unis au sujet de l'expédition de blé en Union soviétique, dont une certaine partie devait être expédiée par bateaux américains. Nous pensons que c'est là le genre de négociations que les gouvernements devraient entreprendre surtout si l'on tient compte du fait que nous donnons littéralement une partie de nos ressources naturelles, la partie exploitée de nos ressources naturelles.

Quatrièmement, il faut reconnaître, que les transports maritimes sont toujours le moyen de transport le plus économique pour les marchandises et qu'il est nécessaire de promouvoir le cabotage et de créer une marine marchande de haute mer.

En toute franchise, nous sommes en faveur d'une mesure qui limiterait le cabotage canadien aux bateaux canadiens. Nous pensons qu'il faut tenir compte des coûts et des aspects économiques non seulement pour eux-mêmes mais au regard des coûts globaux actuels de nos subventions à la navigation, de nos installations qui relèvent des ports nationaux, etc... Il faudrait étudier la possibilité d'établir une politique nationale des transports maritimes. Parmi les avantages importants qui découlent de la fermeture de la côte au sud du 60e parallèle, on trouve des conséquences comme des possibilités de formation pour les équipages de la flotte marchande de haute mer proposée.

Cinquièmement, la politique nationale des transports devrait comprendre des dispositions prévoyant la création d'une flotte de cargos pour le transport du gaz naturel liquéfié de l'Arctique comme solution de rechange au pipe-line. Ces navires pourraient également être utilisés pour l'exportation des dépôts de gaz au large des côtes, lorsque les réserves prouvées ne justifient pas la construction de pipe-lines.

En outre, monsieur le président, on a étudié les gaspillages de gaz naturel qui ont résulté partout dans le monde du forage en mer et qu'on laisse brûler. Nous ne pouvons nous permettre un tel gaspillage si l'on peut utiliser une flotte de cargos pour le transport du gaz naturel liquifié afin de transporter tous les combustibles fossiles dont nous disposons.

[*Text*]

LNG's could be utilized in the obtaining and utilization of all of the fossil energies that we have.

Incidentally, we would like to point out to you that we are a bit disturbed over a situation where one of the agencies connected with Petro Canada has invited design applications from the various shipyards within a rather limited time, to the point that Canadian ship yards will be frozen out. They just cannot meet the short time limits that have been imposed and we suspect that the camouflaged deal is to give the advantage to the American yards that are already in the construction of LNG's and an up-dated design for Arctic traffic would be a small matter to them, a very minimal cost in preparing the design package. We think there is just an unfair set of conditions that has been laid down that is freezing out the Canadian yards at the present time to meet that situation. Therefore, on the one hand, while the government is indicating that they show an interest in the building of LNG's in Canada, it is being circumvented by the fact that the time limit is not sufficient for the yards to prepare it. It is a costly deal, probably anywhere from $100,000 to $200,000.

• 1015

Six, Canada should encourage a U.N. agency such as FAO to maintain an emergency water transport fleet to aid in event of drought or disaster.

I remember a number of years ago, Mr. Chairman, that I wrote to the *Atlantic Advocate* when Brigadier Wardell was the editor and pointed out the fact the time would come when water would be as important as gasoline. He thought that I was way off base, but here in the City of Halifax we are paying 60 cents a gallon for water brought in from Truro. I understand there are a number of companies now in Canada that are canning and exporting it. So I think the time has come when this question of fresh water, as an exportable commodity, is not too far out of the realm of reason.

Canada should supply one or more vessels as part of its aid program.

Seven, free port areas should be developed in several Canadian ports to encourage international trading companies to assemble, manufacture or distribute goods for specific market areas without being subject to import regulations except on such good entering Canada from the free port zone.

We advocated this way back in the days of Lionel Chevrier, when he was Minister of Transport, who indicated some interest at one particular time. But it has been put to bed and we should think of the economics of it, in view of the stepped-up degree of shipping out from various countries, such as Japan, of goods in assembly form that have to be reassembled in various parts of the world. We think for example, that we may not have lost the Toyota deal in Point Edward, the car assembly there, if we had an arrangement where they could have brought in the parts for reshipment to the North American market.

[*Translation*]

Incidemment, nous aimerions souligner que nous nous inquiétons d'une situation qui s'est produite et où l'un des organismes associés à Pétro-Canada a invité les divers chantiers navals à présenter des soumissions dans un délai bref et restreint, de sorte que les chantiers navals canadiens seront exclus. Ils ne peuvent tout simplement pas respecter ces délais et nous soupçonnons cet organisme de vouloir donner l'avantage aux chantiers américains qui construisent déjà des cargos pour le transport du gaz naturel liquéfié et qui pourraient très facilement modifier leurs cargos pour les adopter aux conditions arctiques, à des coûts très minimes. Nous estimons que c'est une situation très injuste et qui exclut les chantiers canadiens à l'heure actuelle. En conséquence, bien que le gouvernement ait manifesté de l'intérêt pour la construction des cargos de transport du gaz naturel liquéfié au Canada, cette possibilité nous échappe en raison des délais qui ne permettent pas aux chantiers de préparer leur devis. Il s'agit d'une affaire coûteuse, probablement de $100,000 à $200,000.

Le Canada pourrait encourager un organisme des Nations Unies comme la FAO à maintenir une flotte de secours pour le transport maritime en cas de déscheresse ou de désastre.

Monsieur le président, je me souviens d'avoir écrit il y a un certain nombre d'années à l'*Atlantic Advocate* dont le Brigadier Wardell était l'éditeur et d'avoir souligné que le temps viendrait où l'eau serait aussi importante que l'essence. Il a pensé que j'étais complètement dans l'erreur, mais actuellement, dans la ville d'Halifax, nous payons 60 cents le gallon pour l'eau qui nous vient de Truro. Je pense qu'il y a un certain nombre d'entreprises qui la mettent en boîtes et l'exportent. Nous en sommes donc rendus à une époque où il n'est plus si déraisonnable de voir dans l'eau potable un produit exportable.

Le Canada devrait fournir un ou plusieurs navires dans le cadre se son programme d'aide.

Septièmement, des zones portuaires devraient être créées dans plusieurs ports canadiens afin d'encourager les entreprises commerciales internationales à montrer, fabriquer ou distribuer des produits pour des marchés précis, sans être soumis à des règlements sur l'importation, sauf en ce qui concerne les produits qui entrent au Canada en provenance de la zone de ports francs.

Nous avons encouragé cette mesure il y a très longtemps, lorsque Lionel Chevrier était ministre des Transports et qu'il s'y est intéressé à l'époque. On l'a toutefois mis au rancart et nous devrions en étudier les aspects économiques, étant donné l'augmentation des expéditions en provenance de divers pays, comme le Japon, qui nous envoie des produits en pièces détachées, et qu'il faut monter dans diverses parties du globe. Nous pensons, par exemple, que nous n'aurions peut-être pas perdu l'affaire Toyota à Point Edward, la chaîne de montage, si nous avions eu un arrangement qui leur aura permis d'amener les pièces et de les réexpédier vers le marché nord américain.

[*Texte*]

Eight, specifically, we need at least one 75,000 to 100,000 ton floating dry dock on the East Coast to service current shipping needs. We propose this facility be built and operated in Halifax. The dry dock should be steel-hulled to provide maximum employment to local shipyard workers.

The reason why we emphasized the steel hull is that we hear that the government has been talking to the people in B.C. with regard to a cement hull. Quite frankly, if that is the case, it would mean that we would end up bringing in specialized workers from Central Canada to build a facility that we could quite easily do ourselves, if it were steel-hulled.

Nine, a fleet of freezer trawlers should be built by the government and leased to the fisheries industry to ensure fuller development of our extended fisheries areas and to exploit present species which are only being exploited by foreign fishing fleets.

In this connection, we bring to your attention that there is an experiment going on now in a co-venture situation between one of the Nova Scotian companies and Newfoundland companies with West German interests to look into the techniques of this type of freezer trawler fisheries to go after some of the species that we have ignored in the past such as silver hake, squid, grenadier and other species of fish. In connection with that, we also need a number of cold storage plants built ashore so that when these fish are landed, they can be put into cold storage and provide stable and even employment and avoid the waste that is going on. There is a terrible waste of, for example, herring where the catch is caught inside of, in some instances, a matter of a few days and most of it is sold for other than human consumption.

Ten, an up-to-date fisheries patrol fleet is required to protect our fisheries in the interests of good management of the resource.

Eleven, Canada should immediately construct several marine mining vessels to take part in this important new industrial opportunity off our continental shelf so that we may assess the best method and return of economically and environmentally safe marine mining.

I think the government should be an innovator in this regard and we should be in on the ground floor, otherwise we will lose out badly.

• 1020

Twelve, We stress the need of regulating strict safeguards for oil tankers along the lines being considered by the U.S.A. This includes requiring tankers to have inert gas systems to prevent explosion, secondary radar systems and collision equipment, emergency steering gear, double bottom tanks and, where toxic chemicals are being transported, the requirement of a double hull.

[*Traduction*]

Huitièmement, nous avons besoin d'au moins un dock de carénage flottant de 75,000 à 100,000 tonnes sur la côte est afin de répondre aux besoins actuels des armateurs. Nous proposons de construire cette installation à Halifax. Le dock flottant devrait avoir une coque d'acier afin de fournir le plus d'emplois possibles aux travailleurs locaux des chantiers navals.

Nous insistons pour que la coque soit en acier parce que nous avons entendu dire que le gouvernement avait parlé d'une coque en béton en Colombie-Britannique. En toute franchise, si c'est le cas, cela voudrait dire qu'il nous faudrait importer des travailleurs spécialisés du centre du Canada pour construire une installation que nous pourrions très facilement construire nous-mêmes, si la coque était en acier.

Neuvièmement, le gouvernement devrait construire une flotte de chalutiers frigorifiques et les louer aux pêcheurs afin d'assurer une meilleure exploitation de nos zones de pêche agrandies et de permettre la pêche d'espèces qui ne sont actuellement exploitées que par des flottes étrangères.

A cet égard, nous attirons votre attention sur une expérience en coparticipation entreprise par une des sociétés de la Nouvelle-Écosse de Terre-Neuve et une société de l'Allemagne de l'Ouest afin d'étudier les techniques de ce genre de pêche par les chalutiers frigorifiques qui permettraient de prendre des espèces que nous n'avons pas pêchées par le passé, comme la merluche, le calmar, le grenadier et d'autres espèces. A cet égard, nous avons également besoin d'un certain nombre d'entrepôts frigorifiques à terre, afin de conserver ces poissons, lorsqu'ils sont débarqués, de fournir des emplois stables et d'éviter les pertes actuelles. Il y a des pertes terribles de hareng, par exemple, lorsque les prises sont effectuées, dans certain cas, en quelques jours, et la plupart de ces prises sont vendues à d'autres fins que la consommation humaine.

Dixièmement, il est nécessaire d'améliorer la flotte qui patrouille les pêches afin de protéger nos pêches et de bien gérer notre ressource.

Onzièmement, le Canada devrait construire immédiatement plusieurs navires miniers pour tirer parti de cette importante nouvelle industrie au large de notre plateau continental et d'évaluer quelle est la meilleure façon d'exploiter les mines marines en toute sécurité, du point de vue économique et écologique.

Je pense que le gouvernement devrait être innovateur à cet égard, et que nous devrions participer dès le début, si nous ne voulons pas en souffrir plus tard.

Douzièmement, nous soulignons la nécessité d'exiger des garanties strictes des pétroliers, selon le modèle envisagé aux États-Unis. On pourrait entre autres exiger que les pétroliers disposent d'un système de gaz inerte afin de prévenir les explosions, des systèmes de radar et de l'équipement anti-collision, un gouvernail de secours, des réservoirs à fond double et, lorsqu'il s'agit de produits chimiques toxiques, d'une coque double.

[*Text*]

The office of U.S. technology, which is an office of the U.S. Congress, made a study of this and it is their findings, Mr. Chairman and Members of the Committee, that the added cost of an updated design of double bottom tankers would be in the vicinity of 2.5 per cent to 4 per cent. That protects the vessel, or at least minimizes the danger where groundings are involved, which are mostly accidents. The double hull naturally is a better protective arrangement where collision is the factor. But on a 2.5 per cent to 4 per cent added construction cost, we cannot afford to allow the present situation to go on without ensuring that these large vessel tankers have at least double bottoms.

We have mentioned this to some government people and they have said, "Well, we cannot pass laws unilaterally because we will be boycotted and the tankers will not come to Canada." We said, well, you could at least make a start to at least show your good intentions. Why do you not have a two system on the question of your oil spillage charges that you make against the oil industry, a low charge, a token for those with double bottoms, and the higher tonnage charge on those without. At least that should be the start. It is interesting to note that President Carter has come out in favour of these safeguard items, and we expect that the United States will be acting on them even quicker than we will here in Canada, even though the ecological dangers are just as great here as they are in the United States, if not more, because of the concentration of the tankers to various ports. And it is a fact that we have the deep water ports where the larger vessels come here to a much greater extent than they do in the United States.

Thirteen, special emphasis should be applied towards the need of alleviating inter-regional transportation facilities and costs. Certain commodities, such as wood chips, coil, lumber, etc. transported within the region should enjoy a greater degree of rate preference than is presently provided.

Fourteen, several road transport terminals should be established in the region, with adequate warehousing and feeder services. This would enable small firms and shippers to extend their market areas. Such a terminal located in an Atlantic Port city could also be developed as a major distributive centre for the region.

We think the government is spending really too much money in airport terminals in relation to our over-all transportation needs. Why does the government not get into something a bit more basic in so far as transportation is concerned, and maintaining it?

Mr. McKenzie: It is better to get out. We are getting in too much.

The Chairman: Order please.

Mr. Bell: The only trouble is that usually they develop something that is good and then, when it starts making money, that is the time they get out.

Fifteen, one of the basic natural advantages which should work to our benefit lies in the fact that we are closer to the U.K. and European ports than Montreal, Toronto, Hamilton

[*Translation*]

Le bureau de la technologie des États-Unis, qui est un bureau du Congrès américain, a effectué une étude à cet égard et a conclu, monsieur le président, membres du Comité, que la construction d'un pétrolier à fond double coûterait environ 2.5 à 4 p. 100 de plus. Cela protègerait le navire ou, du moins réduirait les accidents et le danger que présentent les échouages. La coque double offre naturellement une meilleur protection en cas de collision. Étant donné qu'il n'en coûterait que 2.5 à 4 p. 100 de plus pour construire ces navires, nous ne pouvons nous permettre de maintenir la situation actuelle et de ne pas assurer que ces gros pétroliers ont au moins des fonds doubles.

Nous l'avons mentionné à des représentants du gouvernement qui nous ont dit qu'ils ne pouvaient adopter des lois unilatéralement parce que nous serions boycottés et que les pétroliers ne viendraient plus au Canada. Nous leur avons répondu que nous pourrions au moins leur montrer que nos intentions sont bonnes. Pourquoi ne pas subdiviser par exemple les frais exigés de l'industrie pétrolière en cas de déversement de pétrole, et exiger des frais minimes si les pétroliers ont des fonds doubles, et des frais supérieurs pour ceux qui n'en ont pas. Cela serait au moins un début. Il est intéressant de noter que le président Carter se dit en faveur de ces mesures de protection et nous pensons que les États-Unis les prendont encore plus rapidement qu'au Canada, même si les dangers écologiques sont tout aussi grands ici qu'aux États-Unis, sinon plus, étant donné la concentration de pétroliers dans les divers ports. En effet, nous avons les ports en eau profonde qui accueillent beaucoup plus de gros navires qu'on ne le fait aux États-Unis.

Treizièmement, on devrait accorder une attention spéciale aux coûts et aux installations de transport entre les régions. Certains produits, comme les copeaux, le charbon, le bois, etc. transportés à l'intérieur de la région devraient jouir d'un tarif préférentiel plus bas qu'il ne l'est actuellement.

Quatorzièmement, il faudrait établir un terminal de transport routier dans la région, avec des entrepôts et des embranchements suffisants. Cela permettrait aux petites entreprises et aux petits expéditeurs d'agrandir leurs marchés. Un tel terminal situé dans une ville portuaire de l'Atlantique pourrait également servir de centre distributeur important pour la région.

Nous estimons que le gouvernement dépense beaucoup trop d'argent pour les aéroports si l'on tient compte de nos besoins généraux de transport. Pourquoi le gouvernement ne s'intéresserait-il pas à un moyen de transport un peu plus fondamental, afin de le subventionner?

M. McKenzie: Il vaut mieux ne pas intervenir. Nous le faisons beaucoup trop.

Le président: A l'ordre.

M. Bell: Le problème c'est qu'habituellement, le gouvernement lance une bonne entreprise et lorsqu'elle commence à faire des bénéfices, il se retire.

Quinzièmement, l'un de nos avantages naturels fondamentaux est que nous sommes plus près des ports européens et du Royaume-Uni que Montréal, Toronto, Hamilton et d'autres

[*Texte*]

and other inland centres. This advantage has denied us, by the actions of the international shipping interests, setting conference rates in the North Atlantic which are discriminatory to Atlantic Ports. In view of our Government's unwillingness and inability to act against conference rates, we contend that the alternative is to establish a Canadian publicly-owned merchant deep-sea fleet which could operate outside international shipping conferences and allow Atlantic ports the full economic advantage of geographic location.

Now, if we do not do it, gentlemen, the Soviet Union is going to do it. Their merchant fleet is outside the conferences, and at the rate that they are picking up tonnage in world shipping should be a factor to be taken into account. We strongly suggest that we cannot afford it unless we want to by default. We will find ourselves in the situation that business always looks at the fast buck instead of the national interest to the point that we will be shipping in that type of bottom.

• 1025

Sixteen, the waterfront facilities at Sydney, Nova Scotia, should be upgraded and developed in preparation for Arctic development. We have proposed that Sydney be designated a national port and government policy should include the port as a base for offshore drilling, sea mining and other related marine activities expected from our extended continental shelf jurisdiction.

Seventeen, we continue to press for the discontinuance of the toll charges across te Canso Causeway.

Eighteen, we urge the introduction of a ferry service between the Burin Peninsula in Newfoundland and Nova Scotia.

Nineteen, we support the representations of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers Union recently made before the CTC in Halifax, opposing any proposed elimination of rail passenger service in the Atlantic region, and urge that a system of rapid rail transport be developed throughout the Atlantic region with special emphasis to alleviate suburban transit problems.

My last item, Mr. Chairman, is not here in the brief; it happened in just the last few days. We understand from the shipbuilding industry that in discussions that apparently have come out of Mr. Danson's department on this naval construction program that is ahead, the 20 vessels that are being talked about to replace the present naval fleet of destroyers, the general plan is to give 10 to an East Coast yard and 10 to a West Coast yard to maintain a stable continuity of development within a specialized yard. If that is a case, it could well end up that B.C. would get 10 and probably a Quebec yard would get 10 and Saint John and Halifax would get none. We think that type of concentration, while it would give those two yards that were lucky enough to get those 10 vessels each . . .

[*Traduction*]

centres au milieu des terres. Nous n'avons pu tirer parti de cet avantage, en raison des agissements des armateurs internationaux, qui établissent des tarifs pour le trafic nord-atlantique qui sont au désavantage des ports de l'Atlantique. Étant donné que notre gouvernement n'a pas voulu et n'a pas pu s'opposer au taux établi par les conférences, nous soutenons que la solution est d'établir une flotte marchande de haute mer, de propriété publique, qui ne serait pas assujettie aux conférences maritimes et qui permettrait aux ports de l'Atlantique de tirer tous les avantages économiques que leur offre leur situation géographique.

Si nous ne le faisons pas, messieurs, l'Union Soviétique le fera. Leur flotte marchande ne participe pas aux conférences, et nous devrions tenir compte du rythme auquel ils obtiennent du tonnage dans le transport mondial. Nous prétendons certainement que nous ne pouvons pas nous le permettre à moins que nous le voulions tacitement. Étant donné que les entreprises préfèrent à l'intérêt national un bénéfice immédiat, nous serons dans une situation où notre transport s'effectuera dans ces navires.

Seizièmement, les installations portuaires de Sydney, Nouvelle-Écosse, devraient être améliorées et agrandies en vue de la mise en valeur de l'Arctique. Nous avons proposé que Sydney soit désigné comme port national et que la politique gouvernementale devrait inclure ce port comme base pour le forage en mer, l'exploitation minière sous-marine et les autres activités marines prévues suite à l'extension de notre juridiction sur notre plateau continental.

Dix-septièmement, nous continuons à demander l'abolition des droits de péage sur la chaussée de Canso.

Dix-huitièmement, nous insistons sur la mise en place d'un service de traversiers entre la péninsule de Burin à Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse.

Dix-neuvièmement, nous appuyons les instances que la Fraternité canadienne du transport ferroviaire et le syndicat général des travailleurs ont présentées à la CCT à Halifax contre toute élimination proposée de services de train de voyageurs dans la région Atlantique, et nous insistons pour qu'un système rapide de transport ferroviaire soit mis en place partout dans la région Atlantique visant surtout à alléger les problèmes de transport des banlieues.

Mon dernier article, monsieur le président, n'est pas dans le mémoire; c'est arrivé il y a à peine quelques jours. Nous avons su de l'industrie de la construction navale, suite à des discussions provenant du ministère de M. Danson au sujet de ce programme de construction navale, les 20 navires dont on parle pour remplacer la flotte actuelle des destroyers, que le plan général est d'en accorder 10 à un chantier de la côte Est et 10 à un chantier de la côte Ouest afin de maintenir la stabilité de l'expansion dans les chantiers spécialisés. Dans ce cas, il se pourrait très bien qu'un chantier de la Colombie-Britannique en obtienne 10 et qu'un chantier du Québec en obtienne 10 alors que Saint-Jean et Halifax n'obtiendront rien. Nous croyons que ce genre de concentration, alors qu'elle

[*Text*]

The reason why we fear that is the recent refit of four of the DDHs that went up to Montreal. In the past the government used to lay down rules that if you were lucky enough to obtain one contract, one refit job, that disqualified you for the other three. The rules changed fast. Now the latest rule is that the whole four had to be taken in the one contract. And we know that they are not being worked at simultaneously. Only one vessel is being worked at a time and the other three are just lying idle up there, just being wharfed.

If that is an inkling of what the policy is, it could very well be that two yards will get that defence plum, and to the detriment of the Atlantic region because, taking into account our treatment in the past, we probably will not be considered if it is a two-way division.

We thank you, on behalf of the affiliates and the workers that we represent in the province, and this is respectfully submitted by our executive committee that is listed here.

The Chairman: Thank you, Mr. Bell. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Bell. It is difficult to deal with your brief, because there are so many items. I would like to deal with three of them, items 2, 19 and 5 in that order.

On item number 2, I cannot agree with you more in your statement about the user-pay concept. I, personally, have supported the government, but I must dissociate myself totally with almost anything Mr. Lang has done in this area. I see in the news tonight that he is talking about cutting back more on subsidies, against subsidies, and so on, and it seems to me that this country cannot possibly hang together with this kind of attitude. I just mention that. I think regional development depends a great deal on transportation and using transportation in the way that you mentioned.

On item number 19, rail service, I find it very difficult to understand cutting back at this particular point. We had a major study done—if you have not seen it you should when you are looking at this particular topic—by the National Energy Board in the last week, another very major world study done on energy problems. We use ten times as much oil for automobiles in this country as we use for all rail passenger freight, all rail, and I cannot understand at this particular point subsidies going to highways, going in this direction, at the time when we will absolutely have to depend on rail service. I must say that I support you entirely on that.

• 1030

The third one I would like to ask you about—I do not know the details and I am interested in it. Energy is one of those areas that concerns me a great deal. That is item 5, the L.N.G. carriers. I would like a little more detail. I would very much like to talk to Mr. Hopper and Mr. Strong, the Chairman and the President—I have them in the wrong order—of Petro-Can. I think this is extremely important that the L.N.G. ships—we are going to need many of them. There is no question in my

[*Translation*]

permet aux deux chantiers qui ont eu la bonne fortune d'en obtenir 10 chacun . . .

Nous avons raison de craindre cela étant donné que le récent radoub des quatres navires du ministère a été adjugé à Montréal. Par le passé, le gouvernement avait fixé des règles, si vous aviez la chance d'obtenir un contrat, un contrat de radoub, vous n'étiez plus admissible aux trois suivants. Les règles changent rapidement. Maintenant, la dernière règle, c'est que les 4 doivent être pris dans le même contrat. Et nous savons qu'on n'y travaille pas simultanément. On n'en répare qu'un à la fois. Les trois autres sont là à ne rien faire, simplement amarré au quai.

C'est là un aperçu de la politique, il se peut très bien que deux chantiers obtiennent tout le gâteau de la Défense au détriment de la Région Atlantique parce que compte tenu de la façon dont on nous a traités par le passé, nous ne serons probablement pas considérés si le tout est partagé en deux.

Nous vous remercions, au nom des affiliés et des travailleurs que nous représentons dans la province, et ce mémoire est respectueusement soumis par notre comité exécutif dont les noms figurent sur cette liste.

Le président: Merci, monsieur Bell. Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur Bell. C'est difficile de traiter de votre mémoire, parce qu'il contient tellement d'articles. Je voudrais parler des articles 2, 19 et 5 dans cet ordre.

Pour ce qui est de l'article 2, je suis d'accord avec votre déclaration au sujet du concept que l'usager doit payer. J'ai appuyé le gouvernement mais je me dissocie totalement de presque tout ce que M. Lang a fait dans ce domaine. Je vois dans les nouvelles de ce soir qu'il parle de couper davantage les crédits, et ainsi de suite et il me semble que le pays ne peut pas rester uni avec ce genre d'attitude. Je ne fais que mentionner cela. Je pense que l'expansion régionale dépend beaucoup du transport et de l'utilisation du transport de la façon que vous avez mentionnée.

A l'article 19, le service ferroviaire, je comprends difficilement ces coupures en ce moment. Une étude importante a été faite—si vous ne l'avez pas vue, vous devriez la voir lorsque vous étudiez ce point en particulier—par le Conseil national de l'Énergie au cours de la dernière semaine, une autre importante étude mondiale sur les problèmes énergétiques. Chez nous, les automobiles consomment dix fois plus de pétrole que le service ferroviaire des marchandises et des voyageurs, que tout le service ferroviaire, et je ne comprends pas à ce moment-ci que l'on octroie des crédits pour les routes, alors que nous devrons absolument dépendre du service ferroviaire. Je dois dire que je vous appuie totalement là-dessus.

Le troisième article dont je veux vous parler, je n'en connais pas les détails, mais je suis intéressé. L'énergie est un de ces domaines qui me préoccupent beaucoup. C'est l'article 5, les cargos L.N.G. Je voudrais un peu de précisions. J'aimerais beaucoup en parler avec M. Hopper et M. Strong, le président et directeur général—je crois que c'est l'inverse—de Petro-Canada. Je crois qu'il est extrêmement important que les navires L.N.G . . . il nous en faudra beaucoup. Pour moi il n'y

[*Texte*]

mind. We are going to run a deficit in oil of about $10 billion by 1985, and that means that we are going to have to convert a great deal of our—the world situation is also going to be difficult. We are going to have to convert much of our heating and so on to gas by that particular time and I think we are going to need that gas.

Could you give me a little more information? When was this announcement of this particular contract . . .

Mr. Bell: We received our information from the individual yard operators. It appears that recently there was a meeting of the Canadian Shipbuilding and Ship Repair Association at which this matter was discussed and a concern was raised with regard to the lack of adequate time that was being allowed the Canadian shipyards to prepare an Arctic L.N.G. design. I would respectfully suggest that perhaps in Ottawa the Shipbuilding and Ship Repair Association carries on a lobbying function. I think perhaps that should be the agency that should give it to you direct. We just hear it from the gripings, if you will, of the individual yard operators.

Mr. McRae: I certainly will be doing that. I also would like to put on record very strongly that we should build our own icebreakers for this job. It cannot be done by building a single ship going into that area. I have not been able to see any plans at this particular point but those icebreakers—I think we are probably going to need a couple of them—should also be built in Canadian shipyards, preferably in the Atlantic.

The Chairman: Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Bell, I would like to discuss Item 14. But before I do, you certainly hit the nail on the head about costly air terminals being built. I guess the prime one is Mirabel, the amount of money that has gone into that, which was completely unnecessary. It could have been used if they wanted to help you with a lot of your problems out here.

I would like to discuss some of the Post Office operations with you. This comes under our jurisdiction with this Committee. I am not familiar as to whether the Post Office in this part of the country has a fleet of trucks or established their postpak delivery service. Could you inform me whether they have?

Mr. Bell: I believe so, but I could not say with any certainty.

Mr. McKenzie: Are they giving you any problems at all, the Post Office, like trying to recover business they lost in the past to the trucking industry?

Mr. Bell: I really could not give you an intelligent answer on that, Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Perhaps I can get more information from the Atlantic Provinces Trucking Association that are going to be appearing later on, but in other parts of the country the Post Office is causing no end of problems for the trucking industry, establishing their own fleets and unfair competition with delivery. I just wondered if you are having that problem here. It is a serious problem in Manitoba and parts of Ontario. If you are not familiar with it, I will wait until the Atlantic trucking people appear.

[*Traduction*]

a aucun doute. Notre déficit de pétrole sera d'environ dix milliards par an en 1985, et cela signifie que nous devrons convertir une grande part de notre . . . la situation mondiale sera également difficile. Par exemple à ce moment-là je crois que nous devrons nous chauffer au gaz et je crois que nous aurons besoin de ce gaz.

Pourriez-vous me fournir un peu plus de renseignements? Quand ce contrat particulier a été annoncé . . .

M. Bell: Nous avons reçu nos renseignements des responsables du chantier. Il semble que récemment il y a eu une assemblée de la Canadian Shipbuilding and Ship Repair Association où la question fut discutée. D'ailleurs on a soulevé la question du temps insuffisant accordé aux chantiers canadiens pour élaborer un modèle L.N.G. pour l'Arctique. Je prétends respectueusement que la Shipbuilding and Ship Repair Association exerce un certain lobby à Ottawa. Nous croyons que cet organisme devrait vous informer directement. Nous en avons seulement entendu des échos des responsables de chantiers si vous voulez.

M. McRae: Je le ferai certainement. Je tiens également à dire que pour ce travail nous devrions construire nos propres brise-glace. C'est impossible en construisant un seul navire pour aller dans cette région. Je n'ai vu aucun plan à cet effet mais ces brise-glace—et je crois qu'il nous en faudra quelques-uns—devraient être construits dans des chantiers navals canadiens, de préférence dans la région Atlantique.

Le président: Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Monsieur Bell, j'aimerais discuter de l'article 14, mais avant je tiens à dire que vous avez certainement frappé dans le mille pour ce qui est des aérogares coûteuses qui sont en construction. Je suppose que le principal est Mirabel, tout l'argent qui a été investi, tout à fait inutilement, s'ils avaient voulu cela aurait pu être utilisé pour solutionner beaucoup de problèmes que vous avez ici.

Je voudrais discuter du fonctionnement des bureaux de poste. Cela relève de ce comité. Je ne sais pas si dans cette région, les bureaux de poste ont des flottilles de camions, ou ont mis sur pied un sevice de POSTPAK. Pourriez-vous me dire si c'est le cas?

M. Bell: Je le crois, mais je n'en suis pas sûr.

M. McKenzie: Les bureaux de poste vous causent-ils des difficultés, par exemple en essayant de reprendre de l'industrie du camionnage, ce qu'ils ont perdu par le passé?

M. Bell: Je ne pourrais vraiment pas vous répondre en connaissance de cause, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Je pourrais peut-être obtenir plus d'informations de la Atlantic Provinces Trucking Association qui comparaîtra plus tard, mais dans d'autres parties du pays, les bureaux de poste causent des problèmes sans fin à l'industrie du camionnage, en créant leurs propres flottilles et en faisant une concurrence déloyale pour la livraison. Je me demandais simplement si ce problème existe ici. C'est un problème grave au Manitoba et dans certaines parties de l'Ontario; puisque vous n'êtes pas au courant, j'attendrai que les camionneurs de l'Atlantique comparaissent.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Collenette.

• 1035

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman. I might say at the outset that I am a member of Parliament from the Toronto area. A general comment, which perhaps is applicable to the brief is that I am very sympathetic to the need to shift industrial development, especially to Eastern Canada and to Western Canada, because of the conditions that are being created in Southern Ontario in general in small regions, particularly in terms of overcrowding and the general overgrowths of the area. I am very sympathetic to many of the representations we have had so far; yesterday, we had a very good tour of the harbour and the facilities at container ports. I would like to leave this on the record, because the impression is given that members of Parliament, politicians from so-called Central Canada, only think of their own industrial base and do not necessarily have a national perspective. I would like to state my views squarely in that regard.

I want to deal specifically with item 19, on rail. Though I support fully what Mr. McRae said in terms of the energy crisis and the need to use more energy-efficient modes of transport, I would like to ask Mr. Bell whether he is really serious about opposing all or any—I think it says here that you oppose any—proposed elimination of rail passenger service. Would it not be better for some of the money that is now paid out on the 80 per cent subsidy on runs such as Saint John to Montreal, where there is hardly any patronage at all, would not that money be better ploughed into the development of the port facility or a regional bus line? That is the first question.

Secondly, I am somewhat confused as to his references to suburban transit problems. Is he talking about commuter transit problems in, say, Halifax or Saint John, the major cities? Or is he talking about a general regional transportation service? In Bill C-33, and it is the only vehicle I have been able to use, I have been opposing the federal government's attitude in saying that commuter transit is a problem solely of the provinces and that we should not be involved. But I would like to have some clarification on that latter part of item 19.

Mr. Bell: Perhaps we are a bit overly concerned at times in this regard, because usually when we experience an elimination of passenger rail service, that heralds the start of a letdown of the road bed and the general facility—the freight end as well—to the point that the situation develops into an elimination of all rail service. This is the way in which it has been working out; we see it in this part of the country. For this reason, while it is true that there may be some economic argument with regard to certain passenger rail services being reduced or eliminated, because it is the start of something even more drastic, we feel that we must walk in on that from the very start.

But a lot of things could be done: the return of the jitney service, that Toonerville Trolley concept of bringing in people from 60 or 70 miles away to the various cities, and cutting down on the automobile traffic on the highways, and saving energy and, at the same time, utilizing the railway facility to

[*Translation*]

Le président: Monsieur Collenette.

M. Collenette: Merci, monsieur le président. Je dirais tout d'abord que je représente une circonscription de la région de Toronto. Je voudrais faire un commentaire d'ordre général, qui a peut-être quelque rapport avec le mémoire; étant donné la surpopulation et la croissance trop rapide dans les petites villes du Sud de l'Ontario, je suis très conscient du besoin de stimuler l'activité industrielle dans l'Est et l'Ouest du Canada. Je suis très en faveur de certaines des recommandations faites jusqu'ici; hier, nous avons visité le port et les installations pour containers. Je voudrais faire consigner mes observations au procès-verbal, car on a souvent l'impression que les députés et les hommes politiques du centre du Canada ne pensent qu'à l'expansion industrielle de leur région, sans tenir compte de la perspective nationale. Je voudrais bien me faire comprendre dans ce domaine.

Je voulais parler particulièrement de l'article 19, qui porte sur le transport ferroviaire. Même si je suis tout à fait d'accord avec M. McRae pour dire que nous avons besoin de moyens de transport plus efficaces au point de vue de l'énergie afin de faire face à la crise énergétique actuelle, je voudrais demander à M. Bell s'il s'oppose vraiment à toute réduction ou élimination du svice-voyageurs. Ne vaudrait-il pas mieux consacrer la subvention de 80 p. 100 accordée à la ligne Saint-Jean-Montréal, où il n'y a presque pas de voyageurs, à la construction d'un port ou d'un réseau d'autobus régional? Voià ma première question.

Deuxièmement, je n'ai pas très bien compris ses observations relatives aux problèmes du transport en banlieue. Veut-il dire les trains de banlieue à Halifax, Saint-Jean, ou les pricipaux centres urbains? Ou parle-t-il d'un service de transport régional? Dans le Bill C-33, le seul véhicule dont j'ai pu me servir, je me suis même opposé à la politique adoptée par le gouvernement fédéral, selon laquelle les trains de banlieue relèvent des provinces et le gouvernement fédéral n'y a aucun rôle à jouer. Mais je voudrais quand même avoir des précisions sur la dernière partie de l'article 19.

M. Bell: Si nous nous en préoccupons trop, parfois, c'est que l'élimination du svice-voyageurs est suivie généralement d'une détérioration des rails et d'autres installations—y compris les services de transport des marchandises—ce qui entraîne l'élimination de tout service ferroviaire. Voilà ce qui est arrivé dans le passé; du moins, dans notre région. Voilà pourquoi nous croyons que, même si l'élimination ou la réduction du service-voyageurs entraînait des économies, les répercussions nous obligent à nous y opposer dès le début.

Mais il y a beaucoup d'autres possibilités: par exemple, on pourrait réinstaurer le service régulier à tarif réduit, à la mode du tramway, qui desservirait une région de 60 ou 70 milles autour des villes principales et permettrait à la fois de réduire la circulation sur les autoroutes, d'économiser de l'énergie et

[*Texte*]

the point that it is part of the general package of development. We think these are the types of things that could be initiated.

For example, if we are going to be spending money, why do we not apply a bit of technological research? It might be a good thing, for example, to let us go back to even the wood burner, or the coal-burning type of deal to haul passengers. With all our technologies, we have gone too far ahead of ourselves. We think in a lot of ways perhaps we could be the area chosen for technological research in transportation, and this at least would perhaps give it some of the economic justification.

• 1040

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Whiteway.

Mr. Whiteway: Thank you, Mr. Chairman. I would like to tell the witness that I grew up in Shelburne, 150 miles from here on the South Shore, and I must say that I feel more at home today with the weather than I did yesterday.

I have some particular interest, sir, being now a member from Winnipeg, with point number 19. You use the term, sir, Rapid Rail Transport, and that terminology, sir, is generally understood to mean specifically passenger service, not using the existing rail beds, because when I grew up as a teenager my choice to get to Halifax was either by bus or by rail, because my Dad did not own a car, and either one was an all-day trip. And you could certainly not have rapid transportation on the old rail bed to Shelburne.

Are you thinking along the line of a corridor route, say, from Truro, from the West Shore, from the South Shore, from Cape Breton, that would have a rapid transit system to Halifax and Dartmouth? Is that what you meant?

Mr. Bell: More than along those lines. I was thinking, for example, of Bridgewater to Halifax, Truro to Halifax, Kentville to Halifax.

Mr. Whiteway: You would leave out Shelburne, would you?

Mr. Bell: The reason I mention these centres is that we have a very sizable number of people who travel that distance back and forth each day to work, in the metro area here, and for this reason we think perhaps the same concept cannot be developed in every town or every community in the Atlantic Region. But, starting at least with the larger centres, there is no reason we could not have an upgraded rail service, say, between here and Truro and Kentville, Bridgewater.

Mr. Whiteway: As a supplementary, is this kind of a utopian dream or have you done any studies that would indicate firstly that the traffic flows, the capital cost investment, the utilization for other than passenger service would substantiate the need for this, other than that it would be conceivably a good thing perhaps?

Mr. Bell: No, other than perhaps looking at the general developments that are taking place in North America where, in a number of centres, there has been a return to this type of suburban rail travel.

[*Traduction*]

d'utiliser les installations ferroviaires existantes. Voilà le genre d'initiatives qu'il faudrait prendre.

Par exemple, s'il faut dépenser de l'argent, pourquoi ne pas employer des innovations technologiques? Il serait possible, par exemple, de revenir au train à vapeur pour transporter des passagers. Avec toute notre technologie, nous nous devançons nous-mêmes parfois. La nôtre est peut-être la région la plus susceptible d'être choisie pour la recherche technologique en transport, ce qui nous permettrait de la justifier du point de vue de la rentabilité.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur Whiteway.

M. Whiteway: Merci, monsieur le président. Je voudrais dire au témoin que j'ai grandi à Shelburne, à 150 milles d'ici, sur la côte sud, et que la température d'aujourd'hui me va beaucoup mieux que celle d'hier.

En tant que député de Winnipeg, l'article 19 m'intéresse tout particulièrement. Vous avez employé, monsieur, l'expression «service de transport ferroviaire rapide», désignation qui s'applique généralement au service-voyageurs, qui n'utilise certainement pas les rails existants, car, pendant mon adolescence, je devais me rendre à Halifax soit par autobus, soit par chemin de fer, parce que mon père n'avait pas de voiture, et le voyage prenait toute une journée. Il ne serait certainement pas possible de se servir des vieux rails pour offrir un service de transport rapide vers Shelburnes.

Pensez-vous faire passer le réseau de transport rapide vers Halifax et Dartmouth par le couloir, disons, de Truro, de la côte ouest, de la côte sud, ou du Cap-Breton? Est-ce ce que vous vouliez dire?

M. Bell: Plus ou moins. Je pensais, par exemple, offrir un service entre Bridgewater et Halifax, Truro et Halifax, Kentville et Halifax.

M. Whiteway: Ainsi, vous dépasseriez Shelburne?

M. Bell: J'ai mentionné ces centres en particulier à cause du nombre assez considérable de gens qui se rendent en ville pour travailler tous les jours; c'est pourquoi nous ne croyons pas que le concept pourrait s'appliquer à toutes les villes de la région de l'Atlantique. Par contre, il n'y a pas de raison pour laquelle nous ne pourrions pas améliorer le service dans les principaux centres urbains, disons, entre Halifax et Truro, Halifax et Kentville, Halifax et Bridgewater.

M. Whiteway: S'agit-il d'un rêve utopique ou avez-vous fait des études sur la circulation, les investissements, l'utilisation d'autres services, afin de démontrer la nécessité d'offrir un tel service?

M. Bell: Non, mais nous avons constaté que, dans un certain nombre de villes nord-américaines, on revient à l'utilisation des trains de banlieue.

[*Text*]

Mr. Whiteway: That is right, sir, and in Canada of course half of all our oil is used in intra-city transportation, but of course sir, that is primarily the three cities of Toronto, Montreal and Vancouver. Also, this is taking place in the United States in very heavily populated areas which have a far greater population than we have in the Maritimes, and they also do not have the same distances involved as we would have in the Maritimes.

Mr. Bell: Is your turbo train not a success?

Mr. Whiteway: Of course, the population is significantly greater there.

Mr. Bell: But you are competing and is there not a noticeable . . .

Mr. Whiteway: I am not arguing against you when I say that, sir.

Mr. Bell: . . . improvement in the competition with air services?

Mr. Whiteway: I am not arguing against you, sir; I am just wondering whether you had done any particular studies.

Mr. Bell: No, I know.

The Chairman: Thank you, Mr. Whiteway. Mr. Gendron.

Mr. Gendron: Mr. Chairman, as I intend to ask my questions in French, I will ask the witness to take advantage of the translation facilities.

Le président: Vous allez poser votre question en français, monsieur Gendron?

• 1045

M. Gendron: Oui.

Monsieur le président, à la suite de ses remarques à l'article 15, alors qu'il fait un parallèle entre les ports de mer le long de la Voie maritime du Saint-Laurent et les ports de l'Atlantique, et qu'il indique une certaine discrimination en faveur des ports le long de la Voie maritime et envers ceux de l'Atlantique, le témoin partage-t-il l'idée que la Voie maritime should serve for canoe races only ou bien pense-t-il que chacun a sa véritable vocation géographique et que nous devrions, en tant que Canadiens, tenter d'en tirer le maximum d'avantages?

Mr. Bell: I think we should try to develop the greatest national interest, but I respectfully suggest that this type of combination, if it was carried on within the confines of any one country, would be against the law, but simply because of the fact that it is international, it is not. A group of shippers getting together and internationally setting rates is basically in opposition to what every national country legislates under the combination act. Is that not true? What we say is that under that kind of a deal if the international shippers sit down in Hamburg or one of those ports and decide on carving up the North Atlantic freight deal in such a way that they can maximize their returns and direct the flow of freight, then they are taking it out of the country's hands entirely. They are, in turn, setting down policies as to what ports in Canada are

[*Translation*]

M. Whiteway: C'est exact, monsieur; d'ailleurs, plus de la moitié du pétrole canadien sert au transport interurbain, tout particulièrement entre les villes de Toronto, Montréal et Vancouver. Le même phénomène se produit dans les régions très peuplées des États-Unis, qui ont une population beaucoup plus élevée que celle des Maritimes, sans avoir de distances aussi grandes à parcourir.

M. Bell: Mais votre turbo a connu du succès, n'est-ce pas?

M. Whiteway: Bien sûr, mais la population est sensiblement plus élevée dans cette région-là.

M. Bell: Mais la concurrence n'a-t-elle pas entraîné . . .

M. Whiteway: Ce n'est pas pour vous contredire que je l'ai dit, monsieur.

M. Bell: . . . une amélioration sensible dans la concurrence avec les services aériens?

M. Whiteway: Je ne conteste pas ce que vous dites, monsieur; je me demande toute simplement si vous avez fait des études précises.

M. Bell: Non.

Le président: Merci, monsieur Whiteway. Monsieur Gendron.

M. Gendron: Monsieur le président, comme j'ai l'intention de poser mes questions en français, je demanderais au témoin de profiter du service d'interprétation.

The Chairman: You are going to ask your question in French, Mr. Gendron?

Mr. Gendron: Yes.

Mr. Chairman, with regards to the comments on Item 15, while the witness drew a parallel between seaports on the St. Lawrence Seaway and the Atlantic seaports and indicated that there seemed to be discrimination in favour of the St. Lawrence seaports, does he really believe that the Seaway devrait servir uniquement aux courses de canots? Or does he believe that each one of them has a geographic purpose and that we should, as Canadians, try to take advantage of them in as much as possible?

M. Bell: Je crois que nous devrions agir dans l'intérêt national, mais je dis respectueusement que ce genre de coalition, si c'est effectué à l'intérieur d'un seul pays, est illégale, mais qu'elle ne l'est pas pour le simple fait qu'elle est internationale. Un groupe de transporteurs qui se mettent d'accord sur des tarifs internationaux contreviennent aux lois adoptées par chaque pays en vertu de la loi sur les coalitions. N'est-ce pas? Nous maintenons simplement qu'en vertu de ce genre d'accord, si un groupe de transporteurs internationaux entreprenaient des pourparlers à Hambourg afin de se partager le marché du fret de l'Atlantique Nord de façon à porter les revenus au maximum et à diriger la circulation, le pays en question n'a plus rien à dire. D'ailleurs, les multinationales décident de l'expansion des ports canadiens, ce qui ne devrait

[*Texte*]

going to be developed and I do not think that should be the role of these multi-national companies. I think that should be the role of the Canadian government and you people, who make up that government.

Le président: Merci, monsieur Gendron. Mr. McCain.

Mr. McCain: I will be very brief, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, sir.

Mr. McCain: All of the presentations have been good, but I think this has been a very comprehensive and very co-operative Maritime type of presentation. It will be to the benefit of the Atlantic area if the Committee and the government considers the various remarks and recommendations which your presentation has suggested here.

I have just one question, Mr. Chairman, on the reference to Sections 8 to 14 of Bill C-61 by the former witness from organized labour, Mr. Gralewisz. He said the coastal traffic of Canada would probably require a subsidy and that the government should bring in the coastal service with the necessary subsidy to make it operable without detriment to the Atlantic area. Is that a correct statement, sir?

Mr. Bell: Yes, we think if the economics are not there that naturally the subsidization should apply, but with a pump-priming outlook and that is you are not only providing a basic means of transport, you are also developing other aspects of the transportation industry as we mentioned earlier: the training of officers, deck officers, and engineers aboard the vessels and the training of other people connected to the transportation industry. In that way you are looking at it from the total over-all cost, the investment that we have now. Reaslistically , we should take a look at the total cost of our water facilities including National Harbour Boards' facilities, aids to navigation, icebreaking, even our navy. They should all be wrapped into that economic cost package and then against that, I think the cost to the government of subsidizing a coastal fleet would be minimal. It would include the navy, the National Harbours Board, the aids to navigation. This is the over-all picture that we should look at rather than take each segment, look at it, to ask if it pays for itself. No, it would not pay for itself more than perhaps garbage removal in the City of Halifax pays for itself, or bringing in your water. But it should be looked at as a desirable, necessary service. That is the concept that we claim it should be looked at.

• 1050

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I share Mr. McCain's view on the comprehensiveness of the brief. It is usual and up to the standards of our Federation.

I have three brief questions. Would you support with equal force the closing of the waters north of 60° to Canadian shipping?

Mr. Bell: Pardon?

[*Traduction*]

pas être leur rôle. C'est plutôt du gouvernement canadien et de ses représentants.

The Chairman: Thank you, Mr. Gendron. Monsieur McCain.

M. McCain: Je serai bref, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur.

M. McCain: Même si tous les mémoires ont été très bons, je crois que votre mémoire est très complet et témoigne du haut degré de collaboration qui existe entre les gens des Maritimes. La région de l'Atlantique aurait avantage à ce que le Comité et le gouvernement prennent en considération les observations et les recommandations qu'il contient.

J'ai une seule question, monsieur le président; elle porte sur les renvois aux articles 8 à 14 du Bill C-61 faits par le représentant syndicaliste, M. Gralewisz. Ce dernier a déclaré que la circulation au large des côtes canadiennes aurait très probablement besoin de subventions gouvernementales et que le gouvernement devrait offrir un service côtier, ainsi que les subventions nécessaires pour le rendre rentable sans nuire à la région de l'Atlantique. Est-ce exact, monsieur?

M. Bell: Oui, nous croyons que si le service n'est pas rentable en soi, il faudrait accorder des subventions, à titre d'injections pour ainsi dire, afin de fournir non seulement des moyens de transport, mais aussi de soutenir certains secteurs de l'industrie des transports, que nous avons déjà mentionnés: la formation d'officiers, d'officiers de pont, d'ingénieurs pour travailler sur les bateaux et d'employés d'industries connexes. Ainsi, on tient compte du coût total, des sommes actuellement investies. Pour être réalistes, il faudra plutôt tenir compte du coût total de nos installations maritimes, y compris les installations du Conseil des ports nationaux, les aides à la navigation, les brise-glaces, et même la marine. Ils devraient tous être inclus dans le même coût et ensuite, je crois que les subventions gouvernementales pour la flotte côtière seraient minimes. Cela comprendrait la marine, le Conseil des ports nationaux, les aides à la navigation. C'est le tableau général que nous devrions étudier plutôt que de les étudier séparément, et l'étudier pour voir si cela fait ses frais. Non, cela ne ferait pas ses frais, pas plus que le service d'enlèvement des ordures ménagères de la ville d'Halifax, le service d'adduction d'eau. Mais ce devrait être considéré comme souhaitable, un service nécessaire. Voilà le concept que, selon nous, on devrait considérer.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. Je suis d'accord avec M. McCain sur la portée du mémoire. C'est normal, cela répond aux normes de notre Fédération.

J'ai trois courtes questions à poser. Appuieriez-vous aussi vigoureusement l'interdiction empêchant les navires marchands de naviguer dans les eaux au nord du 60e degré?

M. Bell: Pardon?

[*Text*]

Mr. Forrestall: Would you support the proposition that waters north of 60° should be closed and closed quickly to Canadian registered vessels only?

Mr. Bell: Oh yes, the Arctic. You know, ever since that *Manhattan* went up North, we Canadians should be doing some thinking.

Mr. Forrestall: We have already lost the construction of four ice-reinforced ore carriers to Germany to haul our own iron ore out of the North to that country for processing. Whatever opportunity you can find or the Federation can find to support that proposition, I wish you would.

The second area is just an observation. I understand that the construction of a cement—there is a particular type that they use—drydock would require more welders, in fact, than a steel-hulled one because of the reinforcing rods and the enormous amount of work to tie that in and strengthen it.

Mr. Bell: Yes, that probably is so. But then we have these specialized trades within the shipbuilding industry, such as ship-platers, fitters, shipwrights, who are perhaps the specialized trades within the industry that would become redundant.

Mr. Forrestall: How critical is the situation at the Halifax shipyards as you look ahead over the next six months?

Mr. Bell: The only thing that the yard has to rely on for the next year or two is actually ship repair. We are going to ask the government. We say governmental departments should plan their refits at times when the industry is at low ebb. The timing at times is a disadvantage because of the fact that when the yard is loaded with new ship construction that becomes the time when the government wants their work done as well. And we say that this pause for the next couple of years is the ideal time for the government to get its work done, for example, the construction of a fishery patrol vessel. They have the design for one already so it would merely mean giving the contracts.

Mr. Forrestall: But if we do not get that, how critical is the situation?

Mr. Bell: I think the industry would probably lose upwards of a thousand people. They are a specialized type of industrial worker so that when you lose that type of worker it becomes a rather serious loss because they are not just the run-of-the-mill type of tradesmen.

Mr. Forrestall: We would lose them from the area?

Mr. Bell: Yes.

Mr. Forrestall: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, it is mostly a comment in light of Mr. Collenette's remarks regarding rail passenger service, although the witness may wish to comment. He mentioned specifically the Saint John to Montreal run. It is something like the old vaudeville joke; you know, the guys ask, "How is your wife?" and he says, "Compared to what?" How is your rail passenger run, compared to what?

[*Translation*]

M. Forrestall: Appuieriez-vous la proposition voulant que les eaux au nord du 60e degré soient réservées aux navires canadiens seulement?

M. Bell: Oh oui, l'Arctique. Vous savez, dès lors que le Manhattan est allé dans le Nord, nous, les Canadiens devrions y réfléchir.

M. Forrestall: Nous avons déjà perdu à l'Allemagne la construction de quatre minéraliers brise-glace qui doivent transporter notre propre minerai de fer du Nord vers notre pays, pour le raffinage. J'espère que vous, ou la Fédération, appuierez cette proposition chaque fois que vous en aurez l'occasion.

L'autre sujet, c'est seulement un commentaire. Je crois que la construction d'une cale sèche en béton—étant donné le type spécial qu'ils utilisent—demanderait plus de soudeurs que si elle était en acier, à cause des tiges de renforcement et de la somme de travail énorme nécessaire à leur installation.

M. Bell: Oui, c'est probablement vrai. Mais alors, dans l'industrie de la construction navale, nous avons des métiers spécialisés, comme les plaqueurs, les installateurs, les charpentiers de navires, qui deviendront peut-être redondants.

M. Forrestall: Quelle est la situation aux chantiers navals d'Halifax pour les six prochains mois?

M. Bell: La seule chose sur laquelle le chantier peut compter, pour un an ou deux, c'est la réparation de navires. Nous allons nous adresser au gouvernement. Nous disons que les ministères gouvernementaux devraient faire faire leurs radoubs lorsque l'industrie est à marée basse. C'est parfois un désavantage lorsque le chantier a beaucoup de navires en construction, car c'est à ce moment-là que le gouvernement veut faire faire son travail. Et nous disons que cette pause de deux ou trois années est un temps idéal pour que le gouvernement fasse faire son travail, par exemple, la construction d'un navire de patrouille pour les pêcheries. Ils ont déjà le plan; donc, il s'agirait simplement de donner le contrat.

M. Forrestall: Mais quelle sera la situation si nous n'obtenons pas cela?

M. Bell: Je crois que l'industrie perdrait plus de 1,000 personnes. Ce sont des travailleurs spécialisés et lorsque vous les perdez, c'est plutôt grave, parce que ce ne sont pas simplement des hommes de métier ordinaires.

M. Forrestall: Ils seraient perdus pour la région?

M. Bell: Oui.

M. Forrestall: Merci.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, c'est surtout un commentaire faisant suite aux remarques de M. Collenette au sujet du service-voyageurs; mais le témoin voudra peut-être commenter. Il a mentionné le trajet de Saint-Jean à Montréal. C'est un peu comme une vieille farce; vous savez, le type qui demande: «Comment est ta femme?» Et l'autre répond: «Par

[*Texte*]

Who the hell is going to get on a train that has a slow schedule, worn-out equipment, inadequate road-bed trackage?

• 1055

Mr. Chairman, the request of the Nova Scotia Federation of Labour, added to the requests we have had from all across the country, suggests that if we placed the priority on capital expenditure to upgrade our trackage and our equipment, rather than wasting hundreds of millions of dollars on misuse in other mode like superhighways and airports, you would have a rail passenger service from Saint John to Montreal or other routes like that. People would have an incentive to travel by rail and would do so. Then it would be a worthwhile subsidy, instead of these unworthwhile subsidies that we have now.

That is all. I wanted to get that off my chest this morning.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benjamin. Mr. Bell and Mr. Wilneff, thank you very much for taking the time to appear before us today.

As our next witness we have the Atlantic Provinces Trucking Association. We have Mr. Wesley Armour, president; Mr. Joe Palmar, past president and honorary director of the association; Mr. Arthur Howard, past president; and Mr. William Legge, vice-president. If they are here and would like to join us at the table, they are most welcome.

Mr. Armour has a brief statement for the members, and I understand that some material is being distributed to the members for their information.

Mr. Wesley Armour (President, Atlantic Provinces Trucking Association): Thank you, Mr. Chairman. We have five items that we would like to discuss briefly this morning. Perhaps I will go over each one very quickly, and this will give you a chance to come back with some questions.

I believe a letter was passed out to you, and the first one on it concerns improved transportation for Maritime potato crops. It has been suggested by the federal government that they supply the Atlantic provinces with reefer boxcars, or perhaps even with reefer trailers. The APCA feels this is not a solution to the problem.

There are two problems causing the situation as it is today: first, lack of port facilities, and secondly, a depressed rate on the long-haul operation when you get into such things as Ontario and Quebec. There is a lack of adequate storage facilities at major Maritime ports. Also, the long-haul rates for potatoes are approximately one half the rate for other commodities moving out of the Atlantic region, and therefore do not provide an adequate return to either rail or trucking companies to warrant investment in new equipment. For short-haul movements from P.E.I. and New Brunswick to Maritime ports for export, lack of adequate storage at the docks means that available equipment is tied up unnecessarily in the form of temporary storage. It also means there are unreasonable surges in demand for equipment every time a ship enters the

[*Traduction*]

comparaison à quoi?» Comment va votre service-voyageurs, par comparaison à quoi?

Comment diable allez-vous prendre un train dont l'horaire est lent, le matériel usé, et les voies ferrées déficientes?

Monsieur le président, la demande de la Fédération du travail de la Nouvelle-Écosse, et les autres demandes que nous avons reçues partout au pays, laissent entendre que, si nous donnions la priorité aux dépenses en capital afin d'améliorer nos voies et notre matériel, plutôt que de perdre des centaines de millions de dollars dans d'autres modes de transport, comme les grandes autoroutes et les aéroports, nous aurions un service-voyageurs de Saint-Jean à Montréal et d'autres réseaux comme cela. Les gens auraient le goût de voyager par train et ils le feraient. Alors, ce serait une subvention valable; au lieu des subventions inutiles que nous avons actuellement.

C'est tout. Je tenais à dire cela ce matin.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benjamin. Monsieur Bell et Monsieur Wilneff, merci beaucoup d'avoir comparu devant nous aujourd'hui.

Nos prochains témoins sont ceux de l'Atlantic Provinces Trucking Association. Nous avons M. Wesley Armour, président; M. Joe Palmar, ex-président et directeur honoraire de l'association; M. Arthur Howard, ex-président; et M. William Legge, vice-président. S'ils sont présents et s'ils veulent se joindre à nous, à la table, ils sont les bienvenus.

M. Armour a une courte déclaration pour les membres; et je crois qu'on distribue certains documents aux membres, pour leur information.

M. Wesley Armour (président, Atlantic Provinces Trucking Association): Merci, monsieur le président. Il y a cinq articles dont nous voudrions discuter brièvement ce matin. Je parlerai peut-être de chacun rapidement, et ensuite, je vous donnerai la chance de revenir avec des questions.

Je crois qu'on vous a distribué une lettre, et le premier article de cette lettre porte sur l'amélioration du transport des récoltes de pommes de terre des Maritimes. Le gouvernement fédéral a suggéré de fournir aux provinces Atlantiques des wagons frigorifiques, ou peut-être même des remorques frigorifiques. L'APTA croit que ce n'est pas la solution au problème.

La situation actuelle comporte deux éléments: d'abord, le manque d'installations portuaires; et ensuite, les tarifs de transport moins élevés pour les longs parcours comme l'Ontario ou le Québec. Il n'y a pas suffisamment d'entrepôts dans les principaux ports des Maritimes. Également, le tarif de transport des pommes de terre sur les longs parcours est environ la moitié de celui des autres denrées transportées à l'extérieur de la région atlantique; cela n'offre donc pas suffisamment de bénéfices aux chemins de fer ou aux compagnies de camionnage pour les amener à investir dans du nouveau matériel. Pour les courtes distances de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick vers les ports des Maritimes pour l'exportation, le manque d'entreposage sur les quais signifie que le matériel disponible est retenu inutilement pour l'entre-

[*Text*]

harbour, which discourages rational investment by carriers. If these two problems could be overcome, and they can, by improved port facilities and improved rates on long-haul potatoes, then the shortage of equipment would be overcome.

We certainly feel that supplying reefer cars and reefer trailers in this area from the federal government free of charge to the railways certainly would not solve the problem. The position of APTA is that federal government investment in reefer boxcars is unnecessary, and it would amount to unfair competition if such boxcars were provided free of charge. Furthermore, availability of new equipment would provide the railway with an unfair competitive advantage on back-haul movements into the Atlantic region.

• 1100

The second item we would like to discuss is subsidies, and this one I am just going to go over very briefly with the statement that we feel it is a must, if a subsidy is going to be paid to one mode of transportation or corporation, that it should be paid to all modes. That is all I am going to discuss on that particular item. If you want to come back with questions on this at a further point, we can.

The third item is damage claims. We have a ferry service provided by the Government of Canada and operated on its behalf by the CN as a major link with the two provinces. The fact that CN self-insures surely has no bearing on a requirement that the operator of the government-owned common carrier ferry service should be required to follow normal commercial practice in assuming risk more or less in line with prevailing practice for surface transportation. In other words, that presently on the CN marine services we have a liability of $500 maximum, and that is all it is, and our point is that we feel that this liability should be more in line with surface transportation. A basic requirement in all jurisdictions regulating for-hire trucking is that the public interest requires that the carrier provide adequate insurance to cover for losses.

At the very least we would ask you gentlemen to bring the parties together in a serious attempt to come to some appropriate resolution of this issue, as we certainly feel a $500 maximum liability on the CN bill of lading is not sufficient.

The fourth item is the Federal-Provincial Agreement on Highway Construction. We understand that the federal government is negotiating with the Atlantic provinces with respect to financing further highway improvements. Our main concern has been that Nova Scotia has consistently refused to bring its maximum weight restrictions in line with the other Atlantic provinces in order to take advantage of particular truck configurations which could substantially improve operating efficiency of the industry in the Atlantic region. APTA has made several submissions to the Nova Scotia government in recent years on this matter and each time has been told that any

[*Translation*]

posage temporaire. Cela signifie qu'il y a une demande soudaine et irrationnelle de matériel chaque fois qu'un navire entre au port, ce qui, bien sûr, est loin d'inciter les transporteurs à investir. Si l'on peut régler ces deux problèmes, et c'est possible, en améliorant les installations portuaires et en augmentant les tarifs de transport des pommes de terre sur les longues distances, alors ce manque de matériel pourrait être résolu.

Nous croyons que le fait que le gouvernement fédéral fournisse gratuitement à ces régions des wagons ou des remorques frigorifiques ne solutionnerait pas ce problème. L'APTA pense qu'un investissement du gouvernement fédéral dans des wagons frigorifiques serait inutile, et que la concurrence serait déloyale si ces wagons étaient fournis gratuitement. De plus, la disponibilité de ce nouveau matériel offrirait aux compagnies de chemin de fer un avantage concurrentiel injuste face au transport de retour vers la région Atlantique.

Le deuxième article dont nous discutons, ce sont les subventions; et je dirai simplement que nous croyons que si l'on verse une subvention à un mode de transport ou à une société, il faudra en verser à tous les modes de transport. C'est tout ce que je veux dire sur cet article en particulier. Si vous avez des questions sur ce point, nous pourrons en discuter davantage.

Le troisième article, ce sont les réclamations pour dommages. Nous avons un service de traversiers offert par le gouvernement du Canada et administré en son nom par le CN, service qui est un lien important entre deux provinces. Le fait que le CN a sa propre assurance n'a sûrement aucun effet sur l'exigence que l'exploitant d'un service de traversiers du gouvernement doit, pour assumer les risques, suivre les pratiques commerciales habituelles ayant cours dans le transport sur terre. Autrement dit, actuellement, avec les services maritimes du CN, nous sommes protégés jusqu'à $500 au plus, c'est tout; nous croyons que cette protection devrait correspondre davantage à ce qui existe pour le transport sur terre. Pour le camionnage, une exigence fondamentale dans toutes les juridictions, c'est que l'intérêt public demande que le transporteur soit suffisamment assuré pour couvrir les pertes.

Au moins, nous vous demandons d'amener les deux parties en cause à faire un effort sérieux pour résoudre cette question de façon adéquate, et nous croyons certainement qu'une police de chargement de $500 maximum de la part du CN n'est pas suffisante.

Le quatrième article est l'entente fédérale-provinciale sur la construction de routes. Nous savons que le gouvernement fédéral négocie avec les provinces de l'Atlantique le financement d'autres améliorations routières. Notre principale préoccupation, c'est que la Nouvelle-Écosse a toujours refusé d'augmenter ses restrictions de poids comme l'ont fait les autres provinces de l'Atlantique afin de profiter de certains types de transport par camion qui amélioreraient beaucoup l'efficacité de cette industrie dans la région de l'Atlantique. L'APTA a présenté de nombreux mémoires au gouvernement de la Nouvelle-Écosse au cours des dernières années, et chaque fois, on

[*Texte*]

increase in truck weights is contingent upon further federal investment in the provincial highways.

We would ask this Committee to urge the Nova Scotia government to become uniform in wage with the other Atlantic provinces as soon as possible.

The fifth item we would like to discuss generally is Bill C-33, and at this time I would ask Mr. Palmar, Past President of APTA, to perhaps speak on this issue.

The Chairman: Mr. Palmar.

Mr. Joe Palmar (Past President and Honorary Director of APTA): Thank you. Just generally on Bill C-33, we in the trucking industry feel the first major breakthrough we have had, to be a part of transportation as far as the government of Canada is concerned, was when the Transportation Act was changed in 1967. The biggest part of that bill to us was to say that all modes were to be treated equally and we feel Bill C-33 is going against that and going backwards 30 years and not going ahead. We believe that transportation has to be controlled. We believe very much, in transporting goods in Canada, there is a place for water, rail, air and truck, but we believe that if politicians in this country can get the big CNR back in their hand to use it as a political football, it will be against transportation, not for it. We believe that we in the trucking industry should not take a part to try to make policy of whether the potato farmers from P.E.I. should be subsidized, or the apple growers from Kemptville or British Columbia. We feel that any federal money which is tax money that is put out in any form of subsidization should be put out in such a way that any mode has the chance to compete, and if they cannot compete, then they should get the devil out of the business. But we feel that we do not want any part of where the Government of Canada, whoever that government may be, can say that you are going to move potatoes by rail, you are going to move this by truck, or you are going to move that by air. We are very concerned; we feel we are making very little headway. We have now been objecting to it for a year and we are making very little headway. We would very much like you gentlemen to ask us any questions on it. We are very concerned. Thank you.

• 1105

The Chairman: Thank you very much, Mr. Armour and Mr. Palmar. I have Mr. McKenzie on the list.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I am sure the Atlantic members present will be asking you questions on the issues you have raised, but I would just like to ask if you are having any trouble with the post office getting into the trucking business and if they have established their post-pack service here. Is that causing you any problems? I am not as familiar with the Atlantic area as I am with other parts of Canada. I know the problems the trucking industry is having with the post office interfering in the trucking business. Could you fill me in as to whether you are having any problems in the Atlantic?

[*Traduction*]

nous a dit que toute augmentation du poids des camions dépend d'autres investissements dans le réseau routier provincial.

Nous demandons à votre Comité de presser le gouvernement de la Nouvelle-Écosse de s'aligner sur les autres provinces de l'Atlantique aussitôt que possible.

Le cinquième article dont nous voulons parler de façon générale est le Bill C-33 et, à ce moment-ci, je demanderai à M. Palmar, ex-président de l'APTA, d'en parler.

Le président: Monsieur Palmar.

M. Joe Palmar (ex-président et directeur honoraire de l'APTA): Merci. De façon générale, au sujet du Bill C-33, nous pensons, dans l'industrie du camionnage, que le premier pas en avant qui a été fait dans le domaine du transport par le gouvernement du Canada, ce fut lorsqu'on modifia la Loi sur les transports, en 1967. Pour nous, la partie la plus importante de ce bill disait que tous les modes de transport devraient être traités également et nous croyons que le Bill C-53 va à l'encontre de cela et nous ramène 30 ans en arrière. Nous croyons qu'il faut contrôler le transport. Nous croyons que, dans le transport des marchandises au Canada, il y a place pour le transport maritime, ferroviaire, aérien et routier, mais nous croyons que si les hommes politiques de notre pays mettent la main sur le Canadien National et l'utilisent comme un ballon politique, alors, ce sera au détriment du transport, et non à son avantage. Nous, dans l'industrie du camionnage, nous croyons que nous n'avons rien à voir dans l'élaboration des politiques, à savoir s'il faut donner des subventions aux producteurs de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, ou aux pommiculteurs de Kemptville ou de la Colombie-Britannique. Nous croyons que les subventions fédérales devraient être accordées de telle façon que tous les modes aient une chance de concurrencer. Et s'ils en sont incapables, alors, ils n'ont qu'à se retirer. Mais nous ne voulons pas que le gouvernement du Canada dise, quelque soit ce gouvernement, que vous transporterez ces pommes de terre par chemin de fer, ou vous transporterez cela par camion, ou vous transporterez cela par avion. Nous sommes très préoccupés; nous sentons que nous faisons peu de progrès. Cela fait un an que nous nous y opposons et nous faisons très peu de progrès. Nous aimerions que vous nous posiez des questions là-dessus. Nous sommes très préoccupés. Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Armour, et monsieur Palmar. J'ai le nom de M. McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Messieurs, je suis sûr que les députés de l'Atlantique qui sont ici vous poseront des questions à ce sujet, mais je voudrais vous demander si vous avez de la difficulté avec la concurrence des Postes dans l'industrie du camionnage et s'ils ont mis sur pied ici leur service postpak. Cela vous cause-t-il des problèmes? Je ne connais pas la région atlantique comme je connais d'autres parties du Canada. Mais je connais les problèmes que cause à l'industrie du camionnage l'interférence des Postes. Pourriez-vous me dire si vous avez des problèmes dans la région de l'Atlantique?

[*Text*]

Mr. Armour: In the Atlantic provinces we are very concerned with post-pack. I believe the association in the Province of Manitoba has taken quite a big stand against post-pack, and we are following this very closely. Now post-pack more or less started in the west, has come across to the east and it is not as far as we can see, in full swing within the Atlantic provinces at this point. But it is hurting many of the smaller carriers that are hauling small shipments to communities on which they live. Some of the larger carriers have more trailer load, but this post-pack situation is really going to take quite a swipe at the smaller carriers because in all cases the post-pack rates are below the rate of any trucker, and in many cases they are a third or at least a half of the trucking rates. Some of the small carriers in our association have come back to us expressing great concern over this.

We have been following it through the Canadian Trucking Association, but at this point it appears that it is a futile attempt to do much about it. We have gone to the board of motor carriers in each the Atlantic provinces to see if there was any control over post-pack by the motor carrier authorities, and there is none, at least in the Atlantic provinces. Anyone has the right to haul mail here.

What concerns us is that post-pack, particularly in other provinces, and it will certainly happen here, appears to be in the general freight business. The definition of "mail" can be gotten around quite easily and it can put them into the general freight business and it certainly can hurt the trucking industry and, as I say, particularly many of the smaller carriers that strive and live on the small-shipment business.

Mr. McKenzie: I have raised this in the House and in Committee, and the Postmaster General has assured me that they will be going ahead with post-pack regardless of the cost. They are buying fleets of trucks and are going to undermine as many trucking firms as they possibly can. They will try to kid us that the rates are low but, of course, they are being subsidized by the taxpayer.

Just to give you an example of the foolishness we have, in the west they are going to put on a post-pack run between Winnipeg and Thunder Bay which is now serviced by two companies, trucking companies and airlines. We are supposed to be in energy conservation and cutting back in government expenditures, yet they are causing these problems for the trucking industry. Then they bring out this Bill C-33 that says they are going to assist the trucking industry. Well, this is a very strange way of helping the trucking industry, by establishing post-pack.

So I would appreciate it if you would keep your member here informed, or our postal critic, the Honourable Walter Dinsdale, if this gets established and is causing you problems. We will do whatever we can to stop it. But to date, the Postmaster General is adamant and at any cost he is going to recover all the business they lost before with all the strikes, so you can see what you are being faced with. I would certainly

[*Translation*]

M. Armour: Dans les provinces Atlantiques, nous sommes très préoccupés par le service postpak. Je crois que l'association du Manitoba s'est fortement opposée à postpak, et nous suivons cela de très près. Postpak a plus ou moins commencé dans l'Ouest, et cela s'étant maintenant dans l'Est, mais pour autant que nous pouvons le voir, ce n'est pas encore tout à fait en place dans les provinces Atlantiques. Mais cela nuit à beaucoup de petites entreprises qui transportent de petits chargements dans les communautés où elles vivent. Les plus grandes entreprises ont de plus gros chargements pour les remorques, mais le service postpak va vraiment balayer les petits transporteurs parce que, dans tous les cas, les tarifs postpak sont plus bas que ceux de n'importe quel camionneur, et dans beaucoup de cas, ils sont le tiers, ou au moins la moitié du tarif des camionneurs. Certains petits camionneurs de notre association nous ont fait part de leur inquiétude à ce sujet.

Nous avons suivi cette évolution par l'intermédiaire de l'Association des camionneurs canadiens, mais, à ce moment ici, il semble inutile de tenter de faire quoique ce soit. Nous avons comparu devant la commission des transports motorisés de chacune des provinces de l'Atlantique afin de voir s'il s'exerce un contrôle sur postpak; il n'y en a pas, du moins dans les provinces atlantiques. Ici, tout le monde a le droit de transporter du courrier.

Ce qui nous préoccupe avec postpak, surtout dans les autres provinces, et cela va certainement se produire ici, c'est qu'il semble s'occuper du transport de marchandises en général. On peut facilement contourner la définition de «courrier» afin de s'occuper de marchandises en général, et cela peut certainement nuire à l'industrie du camionnage et, je le répète, surtout aux petites entreprises qui dépendent des petits envois.

M. McKenzie: J'ai soulevé cela à la Chambre et au Comité, et le ministre des Postes m'a assuré qu'ils iraient de l'avant avec postpak, peu importe le coût. Ils achètent des flottes de camions et ils vont couper l'herbe sous les pieds à autant d'entreprises de camionnage qu'ils peuvent. Ils essaient de nous faire croire que les tarifs sont bas, mais, bien sûr, ils sont subventionnés par les contribuables.

Simplement pour vous donner un exemple de cette stupidité, dans l'Ouest, ils vont mettre sur pied un service postpak entre Winnipeg et Thunder Bay, qui est maintenant desservi par des compagnies d'autobus, des compagnies de camionnage et des lignes d'avions. Nous sommes censés conserver l'énergie et comprimer les dépenses gouvernementales; toutefois, ils causent tous ces problèmes à l'industrie du camionnage et ensuite, ils présentent ce Bill C-33 et disent, nous allons aider l'industrie du camionnage. Eh bien, c'est une façon très étrange d'aider l'industrie du camionnage que de créer le service postpak.

Donc, j'aimerais que vous en informiez votre député, ou notre critique en matière de postes, l'honorable Walter Dinsdale, si ce service est mis sur pied et si cela vous cause des problèmes. Nous ferons tout en notre possible pour l'arrêter. Mais jusqu'ici, le ministre des Postes a été intransigeant. Il veut reprendre à tout prix tout ce qu'ils ont perdu à cause des grèves; vous pouvez donc voir le problème auquel vous allez

[*Texte*]

appreciate it if you would keep us informed about the problems they will be presenting for you.

Mr. Armour: I certainly will. We very much appreciate that you are concerned because this has been one thing we have been up against. We find it very hard to find anybody provincially or federally that is concerned over this issue. They do not seem to realize the effect this is going to have, or the long-term effect it will have.

• 1110

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, first I will say that I think the association is right in saying the No. 1 problem with respect to the movement of potatoes is the temporary storage facilities or accommodations provided in the obsolete boxcars in the port yards. I fully subscribe to that view. It is the No. 1 problem.

I do not know what the Prince Edward Island Potato Marketing Board is going to say this morning. I look with anticipation to their comments also with respect to the solutions we can bring to these problems.

In Saint John the day before last we had the New Brunswick Shippers Association answer a number of our questions. One statement made was that if the shippers and growers are not given the continuing advantage of being able to ship by rail, then their competitive position in both the central Canadian markets and quite possibly the offshore markets is shot to hell because in their view the trucking people could not—I do not know if they could not handle the total movement of potatoes or if they could not handle it at a reasonable cost.

I wonder if you would care to comment on that specific point, sir, either you or Mr. Palmar.

Mr. Armour: Okay. Perhaps at this point I could ask Mr. Howard of APTA to comment on this issue. He has been involved in the potato issue.

Mr. Corbin: While we wait for him, Mr. Chairman, perhaps I could ask another question.

I get the impression from your testimony this morning that you are under the impression . . .

Okay. Let us deal with the first question.

The Chairman: Mr. Howard.

Mr. Arthur Howard (Past President and Honorary Director, Atlantic Provinces Trucking Association): Regarding your comment on moving potatoes, I quite agree that maybe you could not handle them all. I think last year was the largest crop they ever had on Prince Edward Island. I do not know the exact amount that moved by boat or by rail. I do know it moved by rail pretty well, by piggy-back and by truck. But they had to move to the docks and everywhere else—the trucks had to do it. It is not feasible, of course, to haul them all over Canada, but if they are going to be shipping them offshore, which perhaps will be a way they will have to go, they will have to be moved by truck because rail will not go to every farmer's yard or warehouse.

[*Traduction*]

faire face. Je vous saurais certainement gré de nous tenir au courant des problèmes que cela vous causera.

M. Armour: Je le ferai certainement. Nous apprécions beaucoup le fait que vous êtes préoccupé, parce que c'est une chose contre laquelle nous avons eu à lutter. Nous trouvons très difficile de trouver quelqu'un au gouvernement provincial ou au gouvernement fédéral qui soit préoccupé par cette question. Ils ne semblent pas comprendre les effets que cela va avoir, ou l'effet à long terme que cela aura.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, d'abord, je dirai que je crois que l'association a raison de dire que le problème numéro un en ce qui concerne le transport des pommes de terre, ce sont les installations temporaires d'entreposage ou l'entreposage dans de vieux wagons dans les ports. Je suis tout à fait d'accord avec cette opinion. C'est le problème numéro un.

Je ne sais pas ce que dira ce matin l'Office de commercialisation des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. J'ai hâte d'entendre leurs commentaires au sujet des solutions que nous pouvons apporter à ces problèmes.

Avant-hier, à Saint-Jean, nous avons entendu la New Brunswick Shippers Association répondre à plusieurs de nos questions. On a dit que si les expéditeurs et les producteurs n'obtenaient pas l'avantage de livrer leurs produits par chemin de fer, leur position concurrentielle sur le marché du Canada central et à l'étranger était foutue parce que, selon eux, les camionneurs ne pouvaient pas... Je ne sais pas s'ils ne pouvaient pas transporter tous les produits ou s'ils ne pouvaient pas le faire à un coût raisonnable.

Je me demande si vous voudriez commenter cette question en particulier, soit vous, ou M. Palmar.

M. Armour: Très bien. Je pourais peut-être demander à M. Howard, de l'APTA, de commenter cette question. Il a déjà été impliqué dans cette question de pommes de terre.

M. Corbin: Pendant que nous l'attendons, monsieur le président, je pourrais peut-être poser une autre question.

D'après votre témoignage de ce matin, j'ai eu l'impression que vous pensiez . . .

Très bien. Nous en restons à la première question.

Le président: Monsieur Howard.

M. Arthur Howard (ex-président et directeur honoraire de l'Atlantic Provinces Trucking Association): Au sujet de ce que vous avez dit sur le transport des pommes de terre, je suis d'accord que peut-être vous ne pourriez pas les transporter toutes. Je crois que l'an dernier, c'était la plus importante récolte que l'Ile-du-Prince-Édouard ait connue. Je ne sais pas quelle quantité exacte a été transportée par bateaux ou par trains. Je sais que beaucoup de pommes de terre ont été transportées par trains, par rail-route et par camions. Mais il a fallu les transporter aux quais et ailleurs, et cela a dû être fait par camions. Ce n'est pas possible, bien sûr, de les transporter par tout le Canada, mais s'ils les envoient à l'étranger, alors il faudra peut-être les transporter par camions, parce que la voie ferrée ne se rend pas dans chaque ferme ou à chaque entrepôt.

[*Text*]

Mr. Corbin: You are making a specific reference there to the situation in Prince Edward Island.

Mr. Howard: Yes.

Mr. Corbin: Perhaps I should say that I am from northwestern New Brunswick. I am a neighbour of Fred McCain's up the Saint John River valley and we are the big potato producers up there.

Mr. Howard: But this is not saying that they cannot haul them all. I do not think it would be feasible or possible because of the amount of equipment, and it is a low-priced commodity.

Mr. Corbin: Right.

Mr. Howard: It certainly has to move from the farm to the railhead or the dock by truck. This is where sometimes people get a little confused and think they cannot move it. They do move by truck, but not all the way. This is where a lot of people are getting confused on the issue.

Mr. Armour: Mr. Palmar would also like to comment on that same issue.

• 1115

Mr. Corbin: In the context of that same question, Mr. Chairman, I have only one other question on this topic at this time, so perhaps I should put it and the gentleman could deal with both of them at the same time.

I get the impression from reading your brief and hearing your comments this morning that you people are under the impression that with the obsolete American reefers going out, the Government of Canada may be prepared to provide new refrigerated cars free of cost to the shippers. That is the impression I get from reading yours comments. I think that should be cleared up. So far as I know, there is no such intention and if new reefers are built, I suspect that potato shipping rates will have to go up to pay for them. We do not already have adequate reefers, as you heard yesterday. The Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers has already boosted by 32 per cent their shipping charges effective this fall and the beginning of the year.

Mr. Armour: The Department of Agriculture has brought up on a number of occasions to Transport Canada that they could supply up to 1,000 reefer boxcars to the CNR free of charge and these cars would be specifically used to haul potatoes from the Atlantic provinces to upper Canada. Our biggest fear there of course is what is coming back in these cars. These cars are not going to come back from Ontario and Quebec empty. These cars are going to be supplied by the federal government free of charge and therefore will be hauling anything and everything back to the Atlantic provinces at an uncompetitive rate. This is definitely in the form of a subsidy, although it is not an out-paid subsidy. If they are going to give the railways reefer cars, then why not give the trucking industry trailers?

[*Translation*]

M. Corbin: Vous faites allusion précisément à la situation dans l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Howard: Oui.

M. Corbin: Je devrais peut-être vous dire que je suis du Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick. Je suis voisin de Fred McCain, dans la vallée de la rivière Saint-Jean, et nous sommes les gros producteurs de pommes de terre de l'endroit.

M. Howard: Mais cela ne veut pas dire qu'ils ne peuvent pas tout transporter. Je ne crois pas que ce serait faisable ou possible, étant donné le matériel nécessaire, et c'est une denrée dont le tarif est bas.

M. Corbin: En effet.

M. Howard: De toute façon, de la ferme au chemin de fer ou au quai, il faut les transporter par camions. C'est là quelquefois que les gens sont un peu perdus. Ils croient qu'ils ne peuvent pas le faire. Elles sont transportées par camions, mais pas jusqu'à destination. C'est pourquoi beaucoup de gens ne comprennent pas la question.

M. Armour: M. Palmar aimerait également commenter la même question.

M. Corbin: Monsieur le président, j'ai une excellente question sur ce sujet; je pourrais peut-être la poser et le monsieur pourra répondre aux deux en même temps.

En lisant votre mémoire et en entendant vos commentaires, ce matin, j'ai eu l'impression que vous pensez qu'avec la disparition des vieux frigos américains, le gouvernement du Canada était prêt à offrir gratuitement aux expéditeurs de nouveaux wagons frigorifiques. C'est l'impression que j'ai eue en lisant vos commentaires. Je crois qu'il faut clarifier cela. Pour autant que je le sache, ce n'est pas l'intention du gouvernement, et si l'on construit des wagons réfrigérés, je présume que les tarifs des pommes de terre vont augmenter, afin qu'on puisse payer ces wagons. Comme on l'a dit hier, nous n'avons pas suffisamment de wagons réfrigérés. La Fraternité canadienne des chemins de fer, et la Transport and General Workers ont déjà augmenté leurs tarifs de transport de 32 p. 100 cet automne et au début de l'année.

M. Armour: Le ministère de l'Agriculture a mentionné à de nombreuses reprises à Transports Canada qu'il pourrait fournir gratuitement au CN jusqu'à 1,000 wagons réfrigérés et que ceux-ci devraient être affectés uniquement au transport des pommes de terre des provinces Atlantiques vers le Haut-Canada. Ces wagons ne vont pas revenir à vide de l'Ontario et du Québec. Ces wagons seront fournis gratuitement par le gouvernement fédéral et pourront donc transporter toutes sortes de marchandises vers les provinces Atlantiques, à un taux défiant la concurrence. En fin de compte, c'est une subvention, bien que ce ne soit pas une subvention directe. S'ils donnent des wagons réfrigérés aux chemins de fer, alors pourquoi ne pas donner des remorques à l'industrie du camionnage?

[*Texte*]

Mr. Corbin: I think that is a misunderstanding, Mr. Chairman. I am one of the members in the House who has been getting up regularly and suggesting the government should build these new reefer cars and there was never any intention, in my mind at least, that they should be given scot-free to the shippers.

Mr. Armour: To the shipper or to the railways.

Mr. Corbin: The railways, yes and through them to the shippers. I do not think they should be free cars.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: Mr. Corbin is perfectly correct. We already have a precedent. There was the provision of some 8,000 hopper cars for grain movement constructed by the Government of Canada for both railways to move grain and they pay a charge for the use of those cars. They do not get them for nothing. I would be very surprised if they got the use of refrigerator cars for nothing. I would be very surprised. There is a fair element of the cost that will have to be borne by the transporter who in turn will set his freight rates accordingly.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Do you have a comment, Mr. Armour?

Mr. Armour: Yes. Hopper cars and reefer cars cannot be compared because hopper cars are for a specific item and can only be used for a specific item but the reefer cars can be used to haul anything, so I do not think it is a fair comparison.

Mr. Benjamin: You can haul a dozen things with a hopper car: potash; coal . . .

Mr. Armour: But you are still fairly restricted. With reefer cars you can haul anything and everything except automobiles or bulk commodities. I think Mr. Palmar had a comment on the original issue.

Mr. Palmar: Yes. I am very concerned about the movement of potatoes. I think I can speak with some authority; I have been a potato farmer for 20 years and I have attended a meeting or two in Fredericton recently on this and somehow I am not doing a very good selling job. So far as the potato movement out of both Prince Edward Island and Northern New Brunswick for export, which is a big part of the potato movement, the longest haul involved is 150 miles and at the rate being charged by the railroads to move this now, the trucking industry could drop the rate by approximately 20 cents a hundred and make money, if we could go to Saint John or Halifax and get unloaded but because we cannot, we cannot afford to haul them. The average turn-around time last year with the railroad was 14 days for a car going from Hartland, New Brunswick to Saint John, which is 140 miles. The railroads might be able to do that through some kind of cross-subsidization but the trucking industry cannot. And where there is

[*Traduction*]

M. Corbin: Je crois qu'il y a malentendu, monsieur le président. Je suis l'un des députés de la Chambre qui ont régulièrement suggéré au gouvernement de construire ces nouveaux wagons frigorifiques, et cela n'a jamais été mon intention qu'on les donne gratuitement aux expéditeurs.

M. Armour: Aux expéditeurs ou aux chemins de fer.

M. Corbin: Aux chemins de fer, oui, et, par leur intermédiaire, aux expéditeurs. Je ne pense pas que ces wagons devraient être gratuits.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Benjamin, sur un rappel au Règlement.

M. Benjamin: M. Corbin a tout à fait raison. Nous avons déjà un précédent. Le gouvernement canadien a fait construire quelque 8,000 wagons pour le transport des céréales et ils paient pour utiliser ces wagons. Ils ne les obtiennent pas pour rien. Je serais très surpris qu'ils puissent utiliser gratuitement les wagons réfrigérés. Je serais très surpris. Il y a un élément coût assez important qui devra être assumé par le transporteur, qui, à son tour, ajustera ses taux en conséquence.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Avez-vous un commentaire, monsieur Armour?

M. Armour: Oui. Les wagons-trémie et les wagons frigorifiques ne peuvent pas être comparés, parce que les wagons-trémie servent pour un usage précis et ne peuvent être utilisés que pour les céréales, mais les wagons réfrigérés peuvent être utilisés pour transporter n'importe quoi; donc, je ne pense pas que c'est une comparaison juste.

M. Benjamin: Il y a une douzaine de choses que vous pouvez transporter dans un wagon-trémie: de la potasse; du charbon . . .

M. Armour: Mais vous êtes assez restreints. Avec les wagons réfrigérés, vous pouvez tout transporter, sauf des automobiles ou des denrées en vrac. Je crois que M. Palmar avait un commentaire à faire sur la première question.

M. Palmar: Oui. Je suis très préoccupé par le transport des pommes de terre. Je crois que je peux en parler en connaissance de cause, ayant été un producteur de pommes de terre pendant 20 ans; j'ai assisté à une séance ou deux récemment, à Fredericton, sur le sujet, et toutefois, je ne semble pas réussir à faire partager mon opinion. Jusqu'ici, le transport de la pomme de terre de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nord du Nouveau-Brunswick pour l'exportation, qui représente une part importante du transport de la pomme de terre, est de 150 milles au plus, et au taux demandé actuellement par les chemins de fer, l'industrie du camionnage pourrait abaisser ce taux d'environ 20c. les cent livres et faire encore de l'argent, si nous pouvions aller à Saint-Jean ou à Halifax et décharger, mais parce que c'est impossible, nous ne pouvons pas nous permettre de les transporter. La période moyenne pour qu'un wagon de chemin de fer revienne, l'an dernier, était de 14 jours pour un wagon allant de Hartland, Nouveau-Brunswick, à

[*Text*]

equipment enough sitting, there are two things: one, if we had a big warehouse where a shipload or two of potatoes could be stored a few days ahead of time; and two, if the ports could get their union problems solved, the ports would operate 24 hours a day, seven days a week as any logical business should. Then we could make a free turn-around trip, any trucker could, with a load of potatoes; they could haul three loads per day. Thay could go down and get unloaded when they got there.

• 1120

I think they are making a mountain out of a molehill; it is much cheaper to invest in a big building that sits there for storage than it is to invest in cars which cost a lost of money just to sit and store potatoes; let the rolling stock roll and let the storage sit. I think again people are not being realistic. Where the trucking industry shines is in hauls up to 150 to 200 miles on the long haul; I think the trucking industry is in it too strong but not on the short hauls. I think all the potatoes should be handled and the railways agree. They cannot compete with the cost if we could get unloaded. But it is nothing to take a load of potatoes to the Port of Saint John and have it tied up 10 or 12 days and the ship does not come in and there is no place to put it, the longshoremen will not work Saturdays and then it rains on Sunday and you sit there. That is the problem. In fact, if it is unloaded, the railroads have cars enough to handle the potatoes too. I think we are into the root of the problem. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would have to say that I think Mr. Palmar is sufficiently familiar and interested in the potato problem in the Atlantic area that he represents the picture properly with the Trucking Association and has presented a good picture of it at the moment. I do not know whether the railways have got enough equipment or not, that is another question. But the quality of the equipment certainly has been pronounced as being unsatisfactory and it is. He has outlined an excellent proposition for the transport of potatoes. As far as the long haul is concerned, he has made that quite clear too: as far as P.E.I. and New Brunswick are concerned it is a distant market to which we are accustomed and to which he ships as a dealer. The trucking industry is not in a competitive position in all destinations, in many, but not all.

There is one question which I think is of very serious consequence to the Atlantic area, both as shippers and receivers, and that was the point mentioned by the President in respect to the unfavourable circumstances presented by the CN ferry service for the taking of a truck unit, particularly to Newfoundland. I wonder if the President would outline when this $500 liability became effective. Under what circumstances of billing and freight rates could they obtain coverage and would it be viable if they could obtain it?

[*Translation*]

Saint-Jean, soit une distance de 140 milles. Les chemins de fer peuvent procéder ainsi grâce aux subventions croisées, mais non l'industrie du camionnage. Il y a suffisamment de matériel roulant qui attend. Il manque deux choses: il faudrait d'abord un grand entrepôt où l'on pourrait laisser pendant quelques jours un chargement ou deux de pommes de terre; ensuite, il faudrait que les ports règlent leurs problèmes avec les syndicats de façon à ce qu'ils puissent fonctionner 24 heures par jour, sept jours par semaine, comme n'importe quelle autre entreprise normale. Un camionneur pourrait alors faire un voyage de retour gratuit avec un chargement de pommes de terre; n'importe qui pourrait effectuer trois voyages par jour. Il serait possible de décharger la marchandise aux ports.

On exagère beaucoup; il est bien moins coûteux de construire un grand entrepôt que d'acheter des wagons à grand frais pour qu'ils puissent recevoir des pommes de terre pour un temps déterminé; le matériel roulant est fait pour rouler et les entrepôts sont faits pour rester sur place. L'industrie du camionnage se montre la plus efficace pour les longs trajets de 150 à 200 milles; l'industrie du camionnage est trop forte à ce niveau, mais non pas pour les courts trajets. Les pommes de terre devraient être déchargées et les chemins de fer sont d'accord. Les chemins de fer savent qu'ils ne peuvent faire face à la concurrence des camions si ces derniers sont déchargés. Mais il arrive qu'un chargement de pommes de terre parvienne au port de Saint-Jean et ne puisse être déchargé avant 10 ou 12 jours; le navire n'est pas entré au port, il n'y a pas de place pour entreposer les pommes de terre, les débardeurs ne travaillent pas le samedi, et le dimanche, il pleut. Voilà où se situe le problème. C'est la même chose pour les chemins de fer. Ils ont suffisamment de wagons s'ils parviennent à les faire décharger. Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci, monsieur Corbin. Monsieur McCain.

M. McCain: M. Palmar connaît suffisamment bien l'industrie de la pomme de terre dans la région de l'Atlantique pour donner une idée juste de la situation en ce qui concerne l'Association des camionneurs. Il l'a d'ailleurs assez bien décrite. Pour ce qui est de savoir si les chemins de fer ont suffisamment de matériel, c'est une autre question. Il reste que la qualité de ce matériel a été jugée à juste titre insatisfaisante. Le témoin, donc, a fait d'excellentes propositions en ce qui concerne le transport des pommes de terre. Il a justement fait remarquer qu'en ce qui concerne l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, les marchés sont éloignés. Le transport se fait sur de longues distances. On est habitué à ce genre de situation. L'industrie du camionnage est en mesure de faire concurrence aux autres sur bien des trajets, mais non pas tous.

Il y a une question qui intéresse beaucoup les transporteurs et leurs clients dans la région de l'Atlantique, et c'est celle à laquelle a fait allusion le président: les problèmes qui surviennent lorsqu'un camion doit emprunter le service de traversiers du CN, surtout en direction de Terre-Neuve. Je voudrais savoir si le président peut indiquer quand cette limite de responsabilité à $500 a été instaurée. Qu'arriverait-il du point de vue de la facturation et des taux si les camionneurs réussis-

[*Texte*]

Mr. Armour: Okay. We have been negotiating with Great East Marine, which is now CN Marine, for a number of years but very actively in the last couple of years to try to get this limit of $500 liability removed. It comes under some international convention pertaining to limitation in the liability of the sea back a number of years ago.

Actually CN Marine is an extension, in many cases, of our Trans-Canada Highway. The liability applied to the overseas shipments out in the open sea but the same liability still applied, even on the short distances such as the P.E.I. ferry and the Newfoundland ferry. We have tried — and I must say more than tried — we have spent a considerable amount of money on this issue, negotiating with the federal government and CN Marine and have gotten absolutely nowhere in removing the $500 liability.

Our feeling is that it should be handled much the same way as CN handles the piggyback trailer of ours. The railways take one of our trailers and piggyback it, they are responsible to cover that particular unit. All we are asking for is the same, we are looking for a "fishyback", if you want to call it that, rather than just a piggyback, and the same liability would apply.

Mr. McCain: Yes, but if you were to pay their prescribed rate you could get coverage. Am I correct in that? There was a time when your representative, Mr. Palmar, suggested to me, from your company, that signing the bill of lading made the CN ferry service not liable for damage in excess of $500. He also stated that they did have a rate that would cover you completely, but you had to estimate the value of your vehicles, your loads, and that the rate went up as high as several thousand dollars for a load to get total coverage. It was prohibitive, but it was in place. Mr. Hutchins, I think, was the man who . . .

• 1125

Mr. Palmar: I think if we let the product move, the ferry would take a shipment for A1L's, pay that rate, we would have the coverage. What is happening with the ferries today is that when you have trouble, if you fight hard enough and go and get a lawyer, they will pay your claim. But for the individual trucker who cannot do that, they will just pay up to $500, and that is all you get. They take no liability. Legally they are responsible, but they do not put it on the bill of lading.

Mr. McCain: That is right, and you have to go to court to recover damages.

Mr. Palmar: Every time.

Mr. McCain: They are insured, actually, but only if proven in court that they are liable and not in the terms of making an ordinary claim for damage.

Mr. Palmar: To get a claim from CN Marine services is up to a two-year job, and they are very hard on equipment. They upset a trailer a week of some trucking company on the boat,

[*Traduction*]

saient à assurer cette responsabilité? Pourraient-ils même obtenir une assurance?

M. Armour: Nous sommes en négociation avec East Coast Marine, maintenant CN Marine, depuis plusieurs années, mait tout particulièrement depuis un ou deux ans, afin d'éliminer cette limite de responsabilité à $500. Il semble que cette limite soit prévue dans une convention internationale et qu'elle remonte à quelques années en arrière.

En réalité, le service de CN Marine est un prolongement de la route transcanadienne. Je comprends qu'une limite puisse être prévue à l'égard des cargaisons en haute mer, mais le même principe est appliqué sur de courts trajets, comme la traversée à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve. Nous avons tout fait. Nous avons dépensé beaucoup d'argent pour négocier avec le gouvernement fédéral et avec CN Marine sans jamais réussir à faire enlever cette limite de responsabilité à $500.

Il me semble que le CN pourrait procéder de la même façon que pour le transport rail-route. Lorsque le chemin de fer prend en charge l'un de nos camions, il en est responsable. Nous demandons que cette responsabilité s'applique également sur les traversiers, pour le «fishyback», si vous voulez.

M. McCain: Si vous acceptiez de payer les taux demandés, vous pourriez vous assurer. Vous êtes bien d'accord? Un des représentants de votre compagnie, M. Palmar, m'a déjà dit qu'une fois que le connaissement était signé le service de traversiers du CN n'était plus responsable des dommages pour plus de $500. Il m'a signalé également qu'il y avait un taux qui pouvait vous protéger entièrement, mais qu'il fallait que vous estimiez la valeur de vos véhicules, de vos chargements; le taux pouvait atteindre plusieurs milliers de dollars pour une protection complète des chargements. Une assurance était donc possible, mais son coût était prohibitif. Par ailleurs, je pense que c'est M. Hutchins . . .

M. Palmar: Si nous voulons utiliser le service des traversiers pour les A1L et que nous sommes prêts à payer le taux requis, nous pouvons être protégés. Lorsqu'il survient des difficultés, cependant, les traversiers sont prêts à payer, mais seulement si nous sommes prêts à nous défendre et à faire appel à des avocats. Les camionneurs ne peuvent procéder ainsi cependant à titre individuel et ils ne reçoivent que la limite de $500. Les traversiers sont responsables légalement, mais ils ne veulent pas l'indiquer sur le connaissement.

M. McCain: Et il faut vous adresser aux tribunaux pour être remboursés.

M. Palmar: Chaque fois.

M. McCain: Ils ont des assurances, mais pour les toucher, il faut qu'ils soient trouvés responsables devant les tribunaux. Ils ne peuvent accepter les simples demandes de remboursement pour dommages.

M. Palmar: Pour obtenir un remboursement de CN Marine,, il faut parfois attendre deux ans. Et ses employés sont très durs avec le matériel. Certaines compagnies voient un de

[*Text*]

geting it on the boat or getting it off the boat. Small companies that have just three or four trailers can be put out of business waiting, even when they do pay us.

Mr. McCain: There is rough handling of equipment, inadequate protection; truckers are being penalized by the system.

Mr. Palmar: I just might add that it is getting much bigger. I think in 1965 there were eight trailers across the Gulf from Port Aux Basques to North Sydney, and there will be 20,000 across the Gulf in 1977. So the rules of 12 years ago just do not apply today.

Mr. McCain: Can you get away with no liability?

Mr. Palmar: All carriers have to prove that the customers' goods are insured. We say CNR are our carrier for that 90 miles, and they should take over the liability without question.

Mr. McCain: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Miss Campbell.

Miss Campbell: I am not going to take too much time, but I noticed in your submission to Mr. Cameron that you, the truckers, are on record reporting a lower speed limit in Nova Scotia. This is kind of interesting, because I thought the truckers themselves had an interest in going faster to get there—in terms of the rate.

Mr. Armour: No, most definitely that is wrong. That is not only our position, that is the position of the Canadian Trucking Association and all our associations across Canada. Our very strong position is that we would very, very much like to see a 55-mile an hour speed limit for all vehicles on all highways in Canada.

Miss Campbell: While I have you here, I do not suppose you have made any study, if you have perhaps you cannot comment on it, on the cheapest route, shall we say, from Nova Scotia to the United States? From southern Nova Scotia?

Mr. Armour: You are comparing what?

Miss Campbell: Driving around? Taking a ferry? Have you a preferred route, shall we say, as an association, on a cost basis?

Mr. Armour: At this point, if you are speaking of shipping out of southern Nova Scotia as a year-round service, of course your cheaper route would be to use the ferry service rather than drive around—if you are comparing the two.

Miss Campbell: What about from Halifax?

Mr. Armour: Joe, would you . . . ?

The Chairman: Mr. Palmar.

[*Translation*]

leurs camions renversé toutes les semaines à bord des traversiers, au moment de l'embarquement ou du débarquement. Il y a des petites compagnies qui n'ont que trois ou quatre remorques; elles risquent d'être acculées à la faillite à attendre simplement d'être remboursées.

M. McCain: Le matériel est traité sans ménagement; la protection n'est pas suffisante; les camionneurs sont vraiment pénalisés par le système.

M. Palmar: J'ajoute que la circulation est de plus en plus dense. En 1965, je pense qu'il n'y avait que huit camions-remorques qui traversaient le golfe de Port-aux-Basques à North Sydney; maintenant, en 1977, il y en a quelque 20,000. Les règlements appliqués il y a 12 ans sont périmés aujourd'hui.

M. McCain: Pouvez-vous vous en tirer sans assumer de responsabilité vous-même?

M. Palmar: Tous les transporteurs doivent prouver que les marchandises de leurs clients sont assurées. Le CN agit comme transporteur pour nous sur 90 milles; il devrait assumer cette responsabilité sans conditions.

M. McCain: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur McCain.

Mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell: J'ai remarqué, dans ce que vous avez dit à M. Cameron, qu'en tant que camionneur, vous étiez officiellement en faveur d'une réduction de la limite de vitesse en Nouvelle-Écosse. C'est assez intéressant, parce que je pensais que les camionneurs avaient tout intérêt à voyager le plus rapidement possible.

M. Armour: Ce n'est pas du tout exact. Non seulement c'est notre attitude, mais c'est également l'attitude de l'Association canadienne du camionnage et de toutes les associations provinciales. Nous recommandons fortement une limite de 55 milles à l'heure pour tous les véhicules sur les routes du Canada.

Mlle Campbell: Je voudrais vous demander, pendant que vous êtes là, si vous avez mené des études sur ce qui constitue le trajet le moins coûteux de la Nouvelle-Écosse aux États-Unis, par exemple. Du Sud de la Nouvelle-Écosse, disons. Êtes-vous en mesure de l'indiquer?

M. Armour: Quels sont les trajets que vous voulez comparer?

Mlle Campbell: Qu'y a-t-il de moins coûteux entre la route et le traversier? Y a-t-il un moyen qui est moins coûteux que l'autre? Quelle est l'attitude de votre association?

M. Armour: Actuellement, si l'on part du Sud de la Nouvelle-Écosse et qu'on veut un service à longueur d'année, le moyen le moins coûteux est le service de traversiers. C'est moins coûteux que la route.

Mlle Campbell: Et à partir d'Halifax?

M. Armour: Joe, vous voulez peut-être . . .

Le président: Monsieur Palmar.

[*Texte*]

Mr. Palmar: From Halifax, or, as I say, Moncton, there is no question which way you go. The worst trouble with the ferry from Portland is, one, it can only take 40-foot trailers, and most of the trailers now are 45 feet.

Miss Campbell: You are talking about Bar Harbour?

Mr. Palmar: Yes. Number two, the capacity: they just cannot handle the capacity at a given time on the sailing; so to give the service, an awful lot of truckers are driving around.

Miss Campbell: If there were an existing service between Yarmouth and Maine, as far as the truckers' association goes, a steady service, would that be . . .

• 1130

Mr. Palmar: I think all traffic from Halifax south should move by ferry, and every time fuel goes up another eight cents a gallon it looks better.

Miss Campbell: Which port would they prefer?

Mr. Palmar: I think in the Portland area is as good a port as any.

Miss Campbell: Have you had any trouble with the existing ferry that is there right now, the Lion Ferry Company? Are they taking trucks?

Mr. Palmar: Yes, but only 40-foot trailers maximum.

Miss Campbell: You are thinking of the *Bluenose*.

Mr. Palmar: No.

Miss Campbell: You mean the *Caribe* is only taking 40-foot trailers?

Mr. Palmar: 40-foot trailers.

Mr. Armour: And a 40-foot trailer is almost obsolete today in the general freight business. The fish people still use some 40-foot trailers, but a 40-foot trailer is becoming obsolete.

Miss Campbell: Yes, but did Lion Ferry use to take large trucks?

Mr. Palmar: Not to my knowledge; maybe somebody in the room could answer that better. I think Mr. Thompson might be able to answer that.

The Chairman: Mr. Thompson.

Mr. C. Thompson (Past President, Atlantic Provinces Trucking Association): I am Clarence Thompson of Thompson's Transfer, Middleton, Nova Scotia . . .

The Chairman: Thank you, very much.

Mr. Thompson: . . . Past president of the Atlantic Provinces Trucking Association.

The *Bluenose* is obsolete for anything over a 40-foot trailer as it has side loading. *Prince of Fundy* that the Lion Ferry put on was a ship that had end loading and would carry a trailer of any size, 40 feet, 45 feet, 50 feet, or trains. At the present time

[*Traduction*]

M. Palmar: A partir d'Halifax ou de Moncton, par exemple, il n'y a pas d'hésitation à avoir. La difficulté première en ce qui concerne le traversier de Portland est qu'il ne peut accepter que des camions-remorques de 40 pieds, et la plupart des camions-remorques aujourd'hui ont 45 pieds.

Mlle Campbell: Vous parlez de *Bar Harbour*?

M. Palmar: Oui. Il y a également la capacité qui fait défaut. Le traversier ne peut répondre à la demande à certains moments au cours de la saison. Il y a donc beaucoup de camionneurs qui préfèrent utiliser la route.

Mlle Campbell: S'il y avait un service régulier entre Yarmouth et le Maine, quelle serait l'attitude de l'Association des camionneurs . . .

M. Palmar: Toute la circulation d'Halifax vers le Sud devrait se faire par traversier. La conclusion s'impose davantage chaque fois que le gallon d'essence augmente de 8c.

Mlle Campbell: Quel port préféreriez-vous?

M. Palmar: Le secteur du port de Portland semble aussi indiqué que n'importe quel autre endroit.

Mlle Campbell: Avez-vous des difficultés avec la compagnie de traversiers qui s'y trouve actuellement, la Lion Ferry Company? Accepte-t-elle de prendre des camions?

M. Palmar: Oui, mais seulement les camions-remorques d'un maximum de 40 pieds.

Mlle Campbell: Vous devez parler du *Bluenose*.

M. Palmar: Non.

Mlle Campbell: Vous voulez dire que le *Caribe* ne prend que les camions-remorques d'un maximum de 40 pieds?

M. Palmar: Jusqu'à 40 pieds, en effet.

M. Armour: Et les camions-remorques de 40 pieds sont tout à fait dépassés aujourd'hui dans l'industrie du camionnage. L'industrie de la pêche les utilise encore, mais il y en a de moins en moins.

Mlle Campbell: La Lion Ferry n'a jamais accepté de plus grands camions?

M. Palmar: Pas à ma connaissance. Il y a peut-être quelqu'un ici qui a des lumières là-dessus. M. Thompson est peut-être en mesure de répondre à la question.

Le président: Monsieur Thompson.

M. C. Thompson (ancien président, Atlantic Provinces Trucking Association): Mon nom est Clarence Thompson, de la Compagnie Thompson's Transfer, Middleton, Nouvelle-Écosse . . .

Le président: Merci.

M. Thompson: . . . je suis un ancien président de l'association des camionneurs des provinces de l'Atlantique.

Le *Bluenose* ne peut accepter des camions de plus de 40 pieds, puisqu'il est chargé par le côté. Le *Prince of Frendy*, que la Lion Ferry a mis en service, est chargé par les extrémités et peut accepter des camions-remorques de 40, 45 ou 50 pieds, ou

[*Text*]

there is a lot of discussion in the Annapolis Valley Affiliated Boards and other organizations, tourist operations, in the valley area for an upgraded ferry service, year round, a modern ship, from Yarmouth to Maine. Personally, I would prefer Portland, if it were a modern ship, and the *Bluenose* could carry on in the summer months as a tourist ship. Recently, however, talking to the President of the Chamber of Commerce in Yarmouth, I found the Yarmouth area is supporting and feels that the modern ship should replace the *Bluenose* from Yarmouth to Bar Harbour, Maine, which would be satisfctory to us and other organizations in the valley if it did come about.

The Digby-Saint John ferry service is the only ferry service run by the CN marine service in Atlantic Canada that increased its traffic during the past few months. There was a substantial increase in traffic, particularly truck traffic, there. The reason was that the ferry service that was on this winter through the CN marine was not a satisfactory service. The *Bluenose* was off, and it made only two sailings a week; one of those sailings was on Sunday and the other one was on Thursday. This did not tie in in any way with the highway transportation system to make it practical for them to operate on those dates, so they came to Digby and used the Digby ferry service at Saint John and then went over the highway. Then the ferry service that was run this winter by the CN marine was a losing proposition from Yarmouth to Maine. But we feel that it is a necessity for the economy of western Nova Scotia to have a year round modern ferry service with end loading operated from Yarmouth to either Bar Harbour or Portland.

The Chairman: Thank you, Miss Campbell. We are going to have to move along. We have two more groups before 12 noon.

Mr. McRae.

• 1135

Mr. McRae: I think this testimony this morning is very important. I do not recall when we last had a truckers' association before us. We have had, I am sure, in the past, but certainly not very often, and this is one segment of the industry that this Committee should be hearing from.

I feel very strongly about the whole notion of subsidies and the fact that one mode is subsidized perhaps more than another. I am not sure whether this is the case or not but I think there has been a lot more study of subsidies and the degree to which this is the case, but I question whether a 90-ton load on a truck does not do a great deal more damage than 30 cars at three tons apiece; so there is, in a sense, a subsidy in there. I know there are studies but the studies are not very conclusive on that.

It seems to me that when we do go into subsidies, we also have to make sure that they are fair and that they are also subsidizing the right mode. I agree with Mr. Palmar and I

[*Translation*]

des trains. Les Annapolis Valley Affiliated Board et d'autres organismes, l'industrie du tourisme, parlent beaucoup actuellement d'un service amélioré de traversiers qui serait assuré toute l'année entre Yarmouth et le Maine par des navires modernes. En ce qui me concerne, je préférerais qu'il y ait un navire moderne à Portland; le *Bluenose* pourrait être utilisé l'été pour les touristes. Je m'entretenais récemment avec le président de la Chambre de commerce de Yarmouth. Il me disait que la population de cette région estime que le *Bluenose* devrait être remplacé par un navire moderne pour le trajet Yarmouth-Bar Harbour, Maine. Nous serions d'accord avec une telle solution, au même titre que d'autres organismes de la vallée.

Le service de traversiers entre Digby et Saint-Jean est le seul du CN Marine qui ait augmenté sa circulation au cours des derniers mois dans la région atlantique. Il y a eu une augmentation de la circulation de camions sur ce trajet. La raison en est que le service assuré par CN Marine au cours de l'hiver n'a pas été satisfaisant. Le *Bluenose* n'était pas en service; il n'y avait que deux départs par semaine, un le dimanche et l'autre le jeudi. Ce n'était pas un service qui était pratique pour les transporteurs routiers; ils préféraient utiliser le service entre Digby et Saint-Jean pour emprunter ensuite la route. Il y a également le fait que le service de traversiers qui est assuré entre Yarmouth et le Maine par CN Marine au cours de l'hiver a accusé des pertes. Il reste qu'il est absolument essentiel pour l'économie de l'Ouest de la Nouvelle-Écosse de pouvoir compter sur un service de traversiers moderne à longeur d'année, c'est-à-dire des traversiers qui sont chargés par les extrémités, de Yarmouth à Bar Harbour ou Portland.

Le président: Merci, mademoiselle Campbell. Nous devrons procéder plus rapidement. Nous avons encore deux groupes à entendre avant midi.

Monsieur McRae.

M. McRae: Je pense que les témoignages entendus aujourd'hui sont très importants. Je ne me souviens pas de la dernière fois où nous avons entendu les représentants d'une association de camionneurs. Le cas a dû se produire, mais certainement pas très souvent. Et c'est un secteur de l'industrie dont le Comité devra entendre parler plus souvent.

J'ai des préoccupations bien précises en ce qui concerne les subventions qui sont accordées à l'industrie et la possibilité qu'un secteur reçoive davantage que l'autre. Je ne suis pas absolument certain que ce soit le cas. Il y a eu beaucoup d'études de menées afin d'en juger. Il est permis de se demander, par exemple, si un camion transportant 90 tonnes ne fait pas beaucoup plus de dommages que 30 wagons transportant 3 tonnes chacun. Ce doit être une forme de subvention également. Comme je l'ai dit, il y a eu toutes sortes d'études là-dessus; elles n'ont pas servi à éclaircir beaucoup la situation cependant.

Lorsqu'on prévoit des subventions, il faut s'assurer qu'elles sont distribuées d'une façon juste et qu'elles servent les fins auxquelles elles sont destinées. Je suis d'accord avec M.

[*Texte*]

think he makes a very good point, that the truck is not something that should be used on the roads to go 2,000, 3,000, 4,000 miles; that the piggyback, the convenience of truck in terms of handling at both ends and so on, is really important.

The short haul, 200 miles or less, is the real basis of the truck, and I would be very hopeful that as a few problems and other things develop, which they will, we begin to learn to rationalize these things—to find the values, the real values.

A truck, for instance, is actually a very good mode for certain areas energywise. It is probably better than trains, given certain situations. So it seems to me, at this particular point, that your suggestion about the rationalization of subsidies, the rationalization of modes—which really comes from that—is something that we should be looking at very carefully. I do not know, for instance, whether piggyback rates really represent true costs, or whether they are inflated to the extent to which the railways have their own trucking interests, and that therefore there is not competition.

I would say this, though, that if we did not have the trucking industry in this province and the Atlantic provinces, I am sure that rail rates would just be beyond belief. Providing competition, I think, is vital.

And it seems to me ridiculous that we are using trucks and reefer cars as storage, and that that is happening because of the fact that you do not have adequate storage at the terminals.

But I would like you to comment a little more on your notions of subsidies, because I think this is a basic problem—where you see that you are losing and where you see the subsidies are fair.

Mr. Armour: We do not pretend, we do not even want to try, to tell the government where they should be paying subsidies and where they should not. Our only big concern is that if it is paid to one mode, which may be the railway or whatever the mode may be, that it should be available to all modes.

Mr. McRae: Providing that mode is reasonably efficient.

Mr. Armour: Well, if it is a long distance haul and the subsidy is paid to the railway, even with the same subsidy, because it is usually paid on a percentage basis, it still may put the trucking industry uncompetitive. In other words, the subsidy should be available for the trucking industry in the exact same amount as it is for the railway; but even with the subsidy, the trucking industry may be in a position where it is still uncompetitive with the railways, and therefore the railways would haul it—such as in a long-haul operation.

Mr. McRae: Would you not prefer the subsidy to go into piggybacking rather than to using the roads and so on?

[*Traduction*]

Palmar lorsqu'il dit que les camions ne devraient pas être utilisés sur des distances de 2,000 milles 3,000 milles ou 4,000 milles; il faut faire appel au transport rail-route dans ces cas, les camions étant utilisés au point de départ et au point de destination. Son argument est parfaitement fondé.

Ce sont les cours trajets, les distances de 200 milles ou moins, qui conviennent le mieux au transport par camions. Je souhaiterais, au fur et à mesure où les problèmes surviennent et où la situation évolue, qu'on rationalise cette situation et qu'on en vienne à trouver les vrais rôles de chacun.

Sur certaines distances, le camion convient parfaitement pour ce qui est de l'utilisation de l'énergie. Il est probablement plus efficace que le train dans certaines conditions. Votre suggestion concernant la régionalisation des subventions, la rationalisation des modes de transport, qui en découle naturellement, me semble donc excellente et mérite d'être examinée très attentivement. Mais il faut que je sache, par exemple, si les taux de transport rail-route reflètent les coûts réels ou sont majorés du fait que les chemins de fer ont leurs propres camions et qu'il n'y a pas de concurrence en ce qui concerne ce transport rail-route.

En tout état de cause, je puis affirmer ceci: s'il n'y avait pas d'industrie du camionnage dans cette province, dans les provinces de l'Atlantique, je suis sûr que les taux des chemins de fer seraient incroyablement élevés. Cette concurrence a donc une importance primordiale.

Il me semble aussi qu'il est ridicule qu'on utilise les camions et les wagons-frigos pour l'entreposage et qu'il soit nécessaire de le faire parce qu'il n'y a pas suffisamment d'entrepôts aux ports terminaux.

Je voudrais que vous reveniez sur cette question des subventions. Je pense que c'est là où se situe le vrai problème. Je voudrais que vous me disiez là où vous perdez de l'argent et là où vous pensez que les subventions sont justes.

M. Armour: Notre intention n'est certainement pas d'indiquer au gouvernement où il doit verser des subventions et où il ne doit pas le faire. Nous disons simplement que si des subventions sont versées à un mode de transport, les chemins de fer, ou quelque autre mode, elles doivent être accessibles à tous les autres.

M. McRae: A la condition qu'ils soient raisonnablement efficaces.

M. Armour: S'il s'agit de subventions qui sont versées aux chemins de fer pour le transport de longue distance, même si elles sont accordées à l'industrie du camionnage également, elles peuvent très bien ne pas suffire, parce qu'elles sont calculées selon un pourcentage. En d'autres termes, les subventions devraient être versées aux camionneurs selon les mêmes taux qu'aux chemins fer fer, mais même là, les camionneurs pourraient très bien ne pas être en mesure de faire concurrence aux chemins de fer. Les chemins de fer continueraient d'assurer les services sur les longues distances.

M. McRae: Ne préféreriez-vous pas que les subventions soient versées au transport rail-route, par exemple, plutôt qu'au transport routier ou à d'autres modes?

[*Text*]

Mr. Armour: Normally the subsidy is paid on a rate, not for the shippers going to use the best means of transportation, whether it be piggyback or whatever it may be.

Speaking of piggyback, we feel that if this is made available to the railways, it should be made available to the common carrier at the same prices. Right now—and I think Joe can comment on this—it costs more money to piggyback a trailer out of Montreal than it does to bring it down by highway, and I think there would be much more piggybacking by the long distance carrier if it were a competitive rate.

Joe, did you want to speak on this?

The Chairman: Mr. Palmar.

• 1140

Mr. Palmar: On your question, I think there is a much better chance to use piggyback than is being used today. The railroad is getting money from you on one hand and competing with you on the other. But piggyback rates are based exactly on road costs. The railroads are in the trucking business also, and every time fuel goes up and your costs go up three cents a mile, why, three weeks later you get a note in the mail saying that the piggyback rate is up three cents a mile. So there are no savings in the trucking industry today.

Also, the service given by piggyback trains out of the Atlantic provinces into Quebec and Ontario is terrible. It is nothing for a trailer to take 10 or 12 days from Toronto to Halifax by stage, and we sell 48-hour service by road. So, as a trucking industry, if we depended on the service that the CNR and the CPR give us, we would be out of business in a year's time. We would not have any customers left.

Mr. McRae: Well, then we have a problem that we have really got to get at in that area. I like your idea that, basically, we use the trucking industry to do what it can do well and, because it is a handy mode in the sense of loading, and unloading, piggybacking should be done at a rate that is reasonable to its costs.

Mr. Palmar: I think there is a big chance for unit trains on piggyback service from the two major cities, Montreal and Toronto to, say, three of the major cities in the Atlantic provinces. They cannot be everywhere. But if they would load 100 trailers a night in Toronto coming to Halifax—the road industry is hauling that many—and highball it down here, they could come down as fast as we. But when they stop at every yard and put them off and lose cars and so on, we cannot use them. We could pick up the stuff at the yard, deliver it in the cities and to the small towns down here, and I think you would do it cheaper. But we cannot tell the railways how to run their business either.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae.

[*Translation*]

M. Armour: Normalement, les subventions sont versées selon un taux fixe, non pas selon que les expéditeurs utilisent le meilleur mode de transport ou non, que ce soit le transport rail-route ou un autre mode.

En ce qui concerne le transport rail-route, nous croyons que s'il est offert aux chemins de fer, il doit l'être également aux autres transporteurs, au même taux. M. Palmar voudrait peut-être ajouter quelque chose à ce sujet. Je pense qu'actuellement il en coûte davantage de faire venir un camion-remorque de Montréal par rail-route que par route. Je pense que c'est un moyen qui serait utilisé davantage si les prix étaient plus concurrentiels.

Vous voulez ajouter quelque chose, monsieur Palmar?

Le président: Monsieur Palmar.

M. Palmar: Je pense que le transport rail-route pourrait être utilisé bien davantage qu'il ne l'est actuellement. Le chemin de fer, d'une part, accepte votre argent et, d'autre part, vous fait concurrence. Les taux du transport rail-route partent précisément des coûts du transport routier. Les chemins de fer ont des camions également et chaque fois que l'essence augmente et que les coûts augmentent de 3¢. le mille, on reçoit trois semaines après une lettre indiquant que les taux du transport rail-route ont été haussés de 3¢ le mille. L'industrie du camionnage ne peut pas faire d'économies dans le contexte actuel.

Il faut signaler également que le service est horrible pour le transport rail-route des provinces de l'Atlantique vers le Québec et l'Ontario. Il n'est pas rare qu'un camion-remorque prenne de 10 à 12 jours pour faire le trajet Toronto-Halifax par étape, alors que les camionneurs offrent à leurs clients un service de 48 heures par route. En tant qu'industrie, si nous dépendions des services que peuvent offrir le CN ou le CP, nous serions en faillite en un an. Nous n'aurions plus de clients.

M. McRae: Il faut donc régler le problème à ce niveau. J'aime bien votre idée voulant que les camions soient utilisés là où ils excellent; c'est le moyen le plus pratique lorsqu'il s'agit des chargements et des déchargements. Le rail-route également devrait tenir compte de ses coûts raisonnables dans l'établissement de ses taux.

M. Palmar: Il y a beaucoup de possibilités pour ce qui est des trains unitaires en service rail-route à partir des deux villes les plus importantes, Montréal et Toronto, vers trois des principales villes des provinces de l'Atlantique. Si les chemins de fer pouvaient charger à Toronto 100 camions-remorques par nuit à destination d'Halifax,—c'est la circulation des camions,—et les transporter rapidement ici, leur service serait aussi rapide que le nôtre. Mais lorsqu'ils s'arrêtent dans toutes les cours pour détacher ou prendre des wagons, nous ne pouvons les utiliser. Nous pouvons prendre la marchandise dans les cours et la livrer dans les villes et dans les villages ici. C'est moins cher. Mais nous ne pouvons dire aux chemins de fer comment mener leur exploitation.

Le président: Merci, monsieur McRae.

[*Texte*]

Mr. Armour and to your executive, thank you very much for taking the time to appear before us today. Thank you.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: And now, from the Prince Edward Island Potato Marketing Board, Mr. George MacMurdo, who is the Chairman, and with him is Mr. Donald N. MacKenzie and Mr. George Howatt.

Mr. MacMurdo has an opening statement for us this morning. Mr. MacMurdo.

Mr. George MacMurdo (Chairman, Prince Edward Island Potato Marketing Board): Thank you. Mr. Chairman, hon. members, ladies and gentlemen, it is a pleasure for us to be here today. We have three farmers here and it is supposed to be a very nice day on the island, so you know the interest we have in your group and in transportation matters.

Perhaps I should introduce ourselves first. I am a potato farmer. I grow 60 acres of potatoes. Mr. MacKenzie's company grows approximately 800 acres and he exports or ships approximately 20 per cent of our total crop. Mr. Howatt, who is Vice-Chairman of our Board, grows approximately 90 acres of potatoes. We are all potato growers and very much interested in anything that has to do with potatoes.

• 1145

I would like to deal with three things today. I would like to indicate to you people just how important the potato industry is to us on Prince Edward Island. Secondly, I would like to show the situation that we are currently in in respect of transportation, to the best of my ability. Thirdly, I would like to show some of the solutions that we have arrived at in the potato industry, things which we think will work for us and which we hope are sensible to you and that you will be receptive to them.

First, our industry is the major one on Prince Edward Island. It has a value to the growers at the farm gate of approximately $50 million, the largest industry on the island. When you consider the support industries and the spinoffs from it, it directly or indirectly employs more people than any other industry. As the potato industry goes, so goes Prince Edward Island.

The other thing I would like to draw to your attention in regard to the potato industry is that here in the Maritimes, New Brunswick and Prince Edward Island, we have the second largest seed export business in the world. This is for Canada. And it is one of the growth areas in our industry. It is an area that we hope to be able to expand, thereby increasing favourably our balance of payments. That is one item I would like you to take into consideration.

Going on to the second item, where we presently are in transportation, for a number of years it has been apparent to us that we were coming into a transportation crisis in the

[*Traduction*]

Je tiens à vous remercier également, vous et vos collègues, Monsieur Armour, d'avoir bien voulu comparaître devant nous aujourd'hui.

Des voix: Bravo!

Le président: Nous accueillons maintenant, de l'Office de commercialisation des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard, M. George MacMurdo, président, M. Donald N. MacKenzie et M. George Howatt.

M. MacMurdo a une déclaration d'ouverture à faire. Je lui cède donc la parole.

M. George MacMurdo (président, Office de commercialisation des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard): Je vous remercie. Monsieur le président, membres du Comité, mesdames et messieurs, nous sommes heureux de nous présenter devant vous aujourd'hui. Nous sommes trois producteurs ici, et il est censé faire beau dans l'Île. C'est la preuve que nous portons un grand intérêt à votre Comité et au sujet de son étude, les transports.

Je vous présente d'abord les membres de notre groupe. Je suis moi-même producteur de pommes de terre. J'ai 60 acres. La compagnie de M. MacKenzie cultive environ 800 acres. Elle exporte ou expédie environ 20 p. 100 de toute notre récolte. M. Howatt est vice-présient de l'Office; il a environ 90 acres. Nous sommes tous des producteurs de pommes de terre et nous nous intéressons à tout ce qui touche cette industrie.

Je voudrais aborder trois points aujourd'hui. Je voudrais d'abord vous dire jusqu'à quel point l'industrie de la pomme de terre est importante pour nous dans l'Île-du-Prince-Édouard. Deuxièmement, je voudrais vous expliquer, du mieux que je le peux, dans quelle situation se trouve les transports. Troisièmement, je voudrais vous faire part des solutions que nous proposons dans l'industrie de la pomme de terre. Nous pensons que ces solutions ont quelque chance de succès et nous espérons que vous les trouverez raisonnables.

D'abord, notre industrie est la plus importante dans l'Île-du-Prince-Edouard. Elle vaut aux producteurs, à la ferme même, environ 50 millions de dollars. Si l'on compte les avantages qui en dérivent, elle emploie directement ou indirectement plus de gens que n'importe quelle autre industrie. L'industrie de la pomme de terre est le baromètre de l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard.

Il y a un autre aspect de l'industrie de la pomme de terre dans les provinces Maritimes, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard sur lequel je veux attirer votre attention, et c'est le fait que nous sommes le deuxième plus important exportateur de semences au monde. Le Canada est le deuxième plus important exportateur. Et c'est l'un des secteurs qui croît le plus dans notre industrie. Nous croyons pouvoir faire davantage à ce niveau et aider ainsi à l'équilibre de la balance commerciale du pays. C'est un secteur auquel je voudrais que vous prêtiez une attention particulière.

En ce qui concerne mon deuxième point, la situation des transports, nous constatons depuis plusieurs années que nous nous dirigeons vers une crise des transports dans l'industrie de

[*Text*]

potato industry. We have been relying on what we call obsolete MDT and NRC railway cars which have been rented from American banks at present—they were formerly railroad companies—by the railroad. The rate on these was 5 cents per mile as they move. This rate has been changed, it is so much per day, and it has gone up in proportion to what it was. If you stop and think for one minute, we move approximately 8,000 carloads a year off Prince Edward Island. And, if you want to figure this out on the basis of a haul, it will work down to about $100 per car. You will see that we are approaching a million dollars that we pay in respect of our rate simply for the use of these obsolete reefers. There also are claims due to frost and to deterioration of our products in the marketplace. Consumer acceptance is the point I am trying to bring out here. These cars will be taken out of the system by 1980. Now, over the last two years especially we have put an awful lot of our energy and finances into trying to come up with some solution to this problem. We have experimented with intermodal or piggyback and this past winter we have used some insulated boxes. We have had a very recent presentation from the railways in regard to what they have to offer. They say they will have enough transportation units to serve our industry over the immediate future. These will consist mostly of insulated boxcars. They say they have 400. These will not be, however, on demand to our industry.

• 1150

Now, the potato industry is such that we must meet demand to retain our customers; in other words, we must have cars or equipment available when we need it. This can fluctuate from week to week and month to month. No matter how we try to rationalize this, we get these changes in movement from month to month.

And in this way, the equipment which the railway is offering is based on a shuttle-service type of thing where you have a steady flow and there is no reserve capacity built in. These cars are now hauled back empty—I just want to come back to this and make this point—they are hauled back empty as they are not suitable for other products. The old NDTs and the NRCs are used simply for one-way traffic.

Now, I would like to talk for a minute about common carriers, the trucking operation. I do not want to be taken wrong here because we were just looking through a trucking group. A truck is a beautiful thing: it can back right up to your warehouse door, it can haul a load and it will deliver it to its destination. However, these units are limited. They are only available when the trucker happens to have one available to take a load back. In other words, they also are not available on demand. The ratio of fuel economy, which is a very important thing today, is now being tossed around at six to one in favour of the railroad. Now, I think this is a very important matter.

The other thing is that we move this year, for instance, 2,100 carloads of potatoes off Prince Edward Island in the six-week period when half-load regulations were applied to our highways.

[*Translation*]

la pomme de terre. Nous avons fait appel jusqu'ici aux wagons désuets de la MDT et de la NRC, il s'agit d'anciennes compagnies de chemin de fer, qui étaient loués de banques américaines par le chemin de fer. Le taux appliqué était de 5¢. par mille lorsqu'ils étaient utilisés. Le taux a été changé; il est journalier maintenant et il est définitivement plus élevé. Vous devez songer que nous expédions environ 8,000 chargements de wagon par année à partir de l'Île-du-Prince-Édouard. Si vous voulez les chiffres par chargement de wagon, il est d'environ $100. Vous constaterez facilement que le total doit approcher le million de dollars pour l'utilisation de ces wagons frigo désuets. Nous devons également acquitter des réclamations à cause du gel ou de la détérioration de nos produits une fois qu'ils ont atteint les marchés. Je veux parler ici de l'accueil qui est fait à nos produits par les consommateurs. Ces wagons seront retirés du service en 1980. Depuis deux ans surtout, nous consacrons beaucoup de notre temps et de notre argent pour essayer d'en arriver à des solutions. Nous avons essayé de combiner les modes de transport ou d'utiliser le rail-route; cet hiver, nous avons utilisé des wagons isolés. Récemment, les chemins de fer nous ont fait certaines propositions. Ils nous ont indiqué qu'ils avaient suffisamment de wagons pour desservir notre industrie dans l'immédiat. Ils feront appel surtout à des wagons isolés. Ils prétendent en avoir 400. Ils ne seront pas tous disponibles sur demande pour notre industrie, cependant.

Or, l'industrie de la pomme de terre est structurée de telle sorte qu'il lui faut répondre à la demande en tout temps pour garder ses clients. En d'autres termes, nous devons pouvoir compter sur les wagons ou sur le matériel nécessaire lorsque nous en avons besoin. Et la demande fluctue de semaine en semaine, de mois en mois. Quoi que nous fassions pour la régulariser, elle évolue de mois en mois.

Et de la façon dont le système fonctionne actuellement, le matériel qu'offre le chemin de fer fait la navette régulièrement; il n'y a aucune réserve. Actuellement, les wagons reviennent vides, j'insiste sur ce point, puisqu'ils ne contiennent aucune autre denrée. Les vieux wagons de la NDT et de la NRC ne peuvent être utilisés que dans un sens.

Je voudrais parler maintenant des transporteurs non spécialisés, des camionneurs. Je ne veux pas être mal compris. Il y a un groupe de camionneurs qui vient de comparaître. Un camion peut être très pratique: il peut reculer jusqu'à l'entrepôt, prendre un chargement et le livrer à destination. Cependant, il a des limites. Il n'est disponible que si le camionneur peut compter sur un chargement au retour. En d'autres termes, les camions ne sont pas disponibles sur demande non plus. Et la proportion en ce qui concerne l'utilisation efficace du combustible, un facteur qui devient de plus en plus important aujourd'hui, est maintenant de six contre un en faveur du chemin de fer. Ce point n'est pas négligeable.

Il y a aussi le fait que cette année, par exemple, nous avons expédié 2,100 wagons de pommes de terre à partir de l'Île-du-Prince-Édouard au cours de la période de six semaines où les

[*Texte*]

On another point, our highways on Prince Edward Island will not stand heavy loads. There just is not the base to put a heavy load on the highway. The heavy trucks are very destructive to our roads, especially at this time of year when the half-load requirements are on.

This also applies to the intermodal method, gentlemen; we have tried it for twoyears in our industry and these units are hauled to Moncton, loaded from there and hauled to market in Montreal and Toronto. These units just will not work to our advantage at half-load time in the spring of the year.

The other point I would like to make is that there does not seem to be any way to reflect the damage that these heavy vehicles will do to Island highways. Most of these vehicles are tanked up with fuel in New Brunswick, come in, grab their load and are gone. They do not even contribute to the fuel tax with the purchase of diesel fuel. To put this type of operation, intermodal or trucks, on our Island roads would cost an immediate upgrading effort of about $30 million, plus 10 per cent per year to keep them that way.

The other thing that we found in our use of these intermodal units is that they are very limited in their destinations, where we would go with our cargo. I would like to go along right now to our needs and round this up as quickly as possible because I would like to get to a question and answer type of thing, so we can get really to the point that you are interested in.

• 1155

We, through the time and the effort that we have put into examining our transportation needs, have come up with these conclusions. We should have a rail-based transportation system and the costs should be kept down by using equipment with two-way haul capability. We need enough equipment to meet the fluctuation in markets and the fluctuations in crops because anyone here who is familiar with farms—no doubt some of you have a farming background or your people have farms or you know someone who has farmed—knows that in any given year, we can get a swing in production from 15 per cent to 20 per cent above norm down to 15 per cent or 20 per cent below norm, so we need a built-in capability to move our crops.

The other thing I would like to talk about is rail rates. As you are aware, within the last few days we have been presented with the prospect of two rate increases, a 20 per cent and a 12.5 per cent, I believe. We have already, within the last year, had a raise of 15 per cent. These are all compounded. It results in a net increase of over 50 per cent, approaching 60 per cent, if you want to sit down and think back about it. I do not know whether we can stand too much of this type of thing. Over the years, we have been going along on a system with no new units being added to it and what we are approaching is a period when we are going to have to go through a stage of readjustment, and we need help—I do not mind saying this—to adjust.

[*Traduction*]

camions ne pouvaient transporter que des demi-charges sur les routes.

Les routes de l'Île-du-Prince-Édouard ne peuvent résister à de lourds chargements. Elles n'ont tout simplement pas été construites pour supporter des charges énormes. Les lourds camions endommagent beaucoup les routes, surtout au cours de la période de l'année pendant laquelle les demi-charges sont de rigueur.

Cette situation vaut également pour les modes de transport combinés; notre industrie a essayé pendant deux ans de procéder de cette façon. Nos produits étaient dirigés sur Moncton; à partir de là, ils étaient expédiés sur les marchés de Montréal et de Toronto. Ce système, cependant, ne peut fonctionner au printemps, lorsque les demi-charges sont de rigueur.

Par ailleurs, il n'y a aucun moyen d'évaluer les dommages que ces lourds véhicules causent aux routes de l'Île. La plupart d'entre eux font le plein au Nouveau-Brunswick, viennent dans l'Île, prennent leur chargement et repartent. Ils ne contribuent même pas à l'amélioration des routes par le biais de la taxe sur le combustible. Ce genre de système, qui ferait appel aux camions et à un autre mode, ou aux camions seuls, nécessiterait immédiatement des travaux d'amélioration de 30 millions de dollars sur les routes de l'Île, plus 10 p. 100 de ce montant tous les ans pour l'entretien.

Il y a aussi le fait que les moyens combinés ont des destinations très limitées en ce qui nous concerne. Je voudrais maintenant aborder la question de nos besoins et en terminer le plus rapidement possible, afin que vous puissiez poser des questions. Nous saurons à ce moment-là quels sont les points qui vous intéressent le plus de part et d'autre.

Nous avons consacré notre temps et notre énergie à examiner nos besoins en transport, et nous en sommes venus à ces conclusions. Nous devrions pouvoir compter essentiellement sur un moyen de transport ferroviaire qui utilise son matériel dans les deux sens et qui limite ainsi les coûts. Le matériel roulant devrait être suffisant pour répondre aux diverses conditions des marchés et des récoltes. Quiconque connaît l'industrie agricole,—il y en a certainement parmi vous qui sont agriculteurs ou qui connaissent des gens qui le sont,—sait que la production peut varier de 15 ou 20 p. 100 au-dessus de la normale à 15 ou 20 p. 100 au-dessous de la normale, n'importe quelle année. Il faut donc qu'il y ait suffisamment de matériel en tout temps pour assurer le transport agricole.

Il y a également la question des tarifs des chemins de fer. Vous devez savoir qu'il y a quelques jours nous avons été avisés de la possibilité de deux augmentations, une de 20 p. 100 et une autre de 12.5 p. 100. Au cours de l'année, nous avons déjà dû faire face à une augmentation de 15 p. 100. Ces augmentations s'ajoutent les unes aux autres. Elles signifient une hausse nette de plus de 50 p. 100, près de 60 p. 100 en réalité, prise globalement. Je ne sais pas si nous sommes en mesure de faire face à une telle situation. Pendant des années, nous avons dû compter avec un système statique, de sorte que nous devrons très bientôt nous réadapter, et nous aurons besoin d'aide, je ne m'en cache pas, au cours de cette période de réadaptation.

[*Text*]

The help that we would like to have is a capital input from the federal government in rail cars. These need to be heated, insulated rail cars. We would ask this and we expect rises in rates, but we would like them to be worked in probably by the government initially throwing in so many units and working our rail rate up as we can adjust and absorb.

The reason for it is that we have an agricultural industry. It is very essential to Canada. It may end up being one of our big things in world markets, our ability to sell these goods. If we are pushed too hard, and we are today quite fragile in this regard financially, we will have a deterioration of our agricultural production. You know yourself that prime agricultural land is disappearing from use all over Canada and in the United States. You know that the world population is growing. I think we have an ace in the hole and that ace in the hole, gentlemen, is to protect our agricultural community to the best of our ability. I have Mr. MacKenzie here with me who is familiar with exports and he would like to say a few words. I would like to turn it over to him now. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. MacMurdo.

Mr. MacKenzie.

Mr. Donald N. MacKenzie (Member, Prince Edward Island Potato Marketing Board): Mr. Chairman, honourable members, time is running out. I would like to make a few points.

First, a potato is one of the world's great foods. It may have a poor image. It is not fattening. It is a great food. Second, it is very important to our Island economy. Third, we are in a very unique position in Prince Edward Island and the same is applicable to New Brunswick when it comes to merchandising this crop. Our last speaker indicated you get 20 up, 20 down. You are looking at a 40 per cent swing.

• 1200

We are growing potatoes, another point: I think the economics of agriculture are such that agricultural commodities should flow north-south. We are Canadians. Canada stretches east-west, in a temperate zone. This leaves us at a disadvantage growing an agricultural product, because we are trying to push products against the flow of traffic, so to speak. We are pushing west; we should be, geographically speaking, merchandising potatoes in the Boston-Washington corridor. We are Canadians, we are trying to merchandise in Ontario-Quebec. We have Ontario, Quebec, N.B. and P.E.I. growing basically the same acreage, roughly. Our position in the marketplace is this, we are at the tail end of the line. Ontario comes in with, we will call it, 50,000 acres for each province; they come in first, they have the first shot at the market. Quebec faces the

[*Translation*]

Nous voudrions que cette aide prenne la forme de dépenses en capital de la part du gouvernement fédéral pour l'achat de wagons. Il faut que ces wagons soient chauffés et isolés. Nous serions prêts à faire face à des augmentations des taux de transport, mais nous voudrions qu'elles soient appliquées progressivement; le gouvernement achèterait tout de suite tous les wagons nécessaires et les taux seraient augmentés au fur et à mesure que nous pourrions les absorber.

Nous justifions notre demande du fait que nous formons une industrie agricole essentielle au Canada. Il se peut que notre industrie prenne une importance considérable sur les marchés étrangers à l'avenir. Si nous sommes poussés à la limite de nos capacités, financièrement, nous sommes dans une situation assez difficile actuellement, notre production ne pourra qu'en souffrir. Vous devez savoir que les terres agricoles de première catégorie sont désaffectées un peu partout au Canada et aux États-Unis actuellement. Vous n'ignorez pas non plus que la population du globe augmente constamment. Nous avons une carte maîtresse à jouer, messieurs, et cette carte est la protection de notre industrie agricole dans la mesure de nos capacités. M. MacKenzie est à mes côtés. Il connaît bien le marché d'exportation et il voudrait dire quelques mots à ce sujet. Je voudrais maintenant lui céder la parole. Merci de votre attention, messieurs.

Le président: Merci, monsieur MacMurdo.

Monsieur MacKenzie.

M. Donald N. MacKenzie (membre, Office de commercialisation des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard): Monsieur le président, membres du Comité, je sais que le temps presse, mais je voudrais aborder quelques points à mon tour.

D'abord, la pomme de terre est un aliment qui a une grande importance dans le monde. Elle n'a pas très bonne réputation, mais il est faux de dire qu'elle fait engraisser. Elle est un aliment de premier ordre. Deuxièmement, elle occupe une place très importante dans l'économie de l'Île. Troisièmement, nous sommes dans une situation unique à l'île-du-Prince-Édouard, comme au Nouveau-Brunswick, pour ce qui est de la commercialisation de cette denrée. Mon collègue a indiqué que la récolte pouvait varier de 20 p. 100 dans un sens ou dans l'autre. Il s'agit d'une variation de 40 p. 100

Nous cultivons des pommes de terre. En raison des facteurs économiques, la production agricole devrait circuler selon un axe nord-sud, alors que la zone tempérée du Canada s'étend d'est en ouest. Ceci présente un désavantage pour la production agricole du pays, dont le transport va ainsi à contre-courant. Pour bien faire, nous devrions écouler nos pommes de terre dans la région de Boston et de Washington, alors qu'en tant que Canadiens, nous essayons de les écouler en Ontario et au Québec. La superficie consacrée à la culture des pommes de terre est sensiblement la même dans les provinces de l'Ontario et du Québec, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard. Or, nous occupons la dernière place pour les ventes. L'Ontario, avec 50,000 acres, est en première place. La même chose est vrai du Québec, du Nouveau-Brunswick, alors que l'Île-du-Prince-Édouard occupe la dernière place.

[*Texte*]

same position; N.B., the same position; P.E.I.? We are going to be holding the bag.

This is the way it happens: Ontario has a big crop, Quebec has a big crop, N.B. and P.E.I. have big crops; Ontario merchandises potatoes, Quebec merchandises potatoes, N.B. and P.E.I. take what is left over. You have a small crop, they want all your production, we have to go to Ontario with it. It leaves us in the position, when we are trying to serve the Canadian consumer in the Montreal-Toronto markets, that if we are going from one year to the next year, to pay for a surplus here we have to push exports. We saw it this year. P.E.I., until the last of May, exported 8,500 cars of potatoes—basically to Europe.

Potatoes pushed west to east, starting with the State of Idaho right down, they actually pushed right off the continent. This is the way the traffic flows. This makes it difficult for us to sit down and negotiate with the railways and say fine, we will give you *X* number of cars per day per month for this reason: during October, Ontario is more or less serving its own markets, the same thing in Quebec. Now they want our potatoes in January and February. This makes it rough for the railways to develop equipment. We know that. We accept it. My question is, how do we solve it?

I will say this, I wonder why they are still accepting potatoes from Montreal and Toronto in view of the type of equipment they must receive them in? Although I am a shipper, I also become a receiver when I come to Halifax-Saint John to load a cargo. You have 100 cars on track, and in January and February, you know when you open them you are going to have frost trouble. You do not know what you are doing. We loaded a cargo just prior to Christmas, at Pier 21; 30 per cent of the cars were showing frost damage before they were unloaded. We sorted as best we could. We arrived in Venezuela with the cargo. We had a claim for $50,000, and I am still not sure whether those potatoes froze on the pier in those sheds—because there are no casks but the walls, there were no heated sheds—I am not sure whether they froze in the car, came through the sheds, and the inspectors and ourselves and in our good judgment missed it, or whether they froze while still in the shed.

Those are the problems the industry is faced with. You must remember that potatoes are living, they are breathing, you can drown them and you can freeze them. We have a problem. I think the industry on the Island, and the same is applicable in New Brunswick, is serving a purpose, a function for the Canadian consumer. We need better equipment, but we must maintain the rates, because we here in the Maritimes are just being used by the Canadian consumer in Montreal and Toronto.

• 1205

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Would you not say also—you have not touched on this but it is part of the over-all transportation problem—that the sooner we get the growers in this region, and I am putting the emphasis on both P.E.I. and New Brunswick, to work together from a merchandizing and marketing point of

[*Traduction*]

Les provinces de l'Ontario, du Québec, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick ont toutes de grosses récoltes qu'elles cherchent à écouler, mais c'est au Nouveau-Brunswick à l'Île-du-Prince-Édouard que la situation est la plus difficile. Nous sommes obligés de promouvoir les exportations de nos excédents. Ainsi, au 31 mai dernier, l'Île-du-Prince-Édouard avait exporté 8,500 wagons de pommes de terre à destination de l'Europe.

Du point de vue géographique, la culture des pommes de terre s'étend d'ouest en est, en commençant par l'État de l'Idaho, en suivant ainsi les grands axes de circulation. Or, il nous est difficile de négocier avec les sociétés de chemins de fer, les marchés de l'Ontario et du Québec étant essentiellement desservis par la production locale durant le mois d'octobre. C'est en janvier et en février qu'ils ont besoin de notre production, ce qui rend la tâche difficile pour les chemins de fer. La question est de savoir comment résoudre ces difficultés.

Je me demande parfois comment ils peuvent continuer à accepter des pommes de terre en provenance de Montréal et de Toronto avec l'équipement dont ils disposent. Je m'occupe aussi bien du transport que du chargement que j'effectue, notamment à Halifax et à Saint-Jean. Durant les mois de janvier et de février, le froid provoque inévitablement des pertes. Nous avons effectué un chargement juste avant Noël, au quai numéro 21; 30 p. 100 des pommes de terre ont été touchées par le gel avant même d'avoir été déchargées. Nous avons effectué un triage et les pommes de terre ont été livrées au Venezuela. Nous avons soumis une demande de remboursement de dommages pour $50,000 et je ne sais toujours pas si les pommes de terre ont gelé sur le quai, dans les wagons ou dans les entrepôts qui n'étaient pas chauffés.

Voilà donc les problèmes auxquels nous devons faire face. Les pommes de terre doivent respirer et elles sont susceptibles de geler. La culture des pommes de terre, tant au Nouveau-Brunswick que dans l'Île-du-Prince-Édouard, remplit un besoin national. Nous aurions besoin d'un meilleur équipement, mais nous sommes exploités par les consommateurs de Montréal et de Toronto.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Ne pensez-vous pas que, pour résoudre le problème du transport, il faut que tous les cultivateurs de pommes de terre, y compris ceux de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick, et même ceux du Québec et de l'Ontario, essaient de résoudre ensemble les problèmes de commercialisa-

[*Text*]

view, and possibly putting Quebec and Ontario in there, without getting into the problem of supply management, the better equipped you will be to face the transportation industry, generally speaking, not only the railways but the trucking people as well? Is that not one of the inherent weaknesses now, that it puts you in a situation where growers and shippers in P.E.I. compete against brothers and friends in New Brunswick and all the way down the line.

In other words, is there not some disorganization within or a lack—I should not say disorganization. There has always been quite a bit. But is there not room for greater co-operation, greater unity, a common front which would allow you to tackle these problems more adequately? Could I have a comment?

Mr. MacMurdo: I believe you are correct that we should be working towards co-operation, especially in exchange of information, and in presentation of problems which we all face. I think you are absolutely correct.

The Chairman: Mr. MacKenzie.

Mr. Donald MacKenzie: If you look at *Potatoes Canada*, of which our company is a member, this is made up of the N.B. and P.E.I. potato exporters working with I.I. and C. to promote Canadian seed potatoes throughout the world. So I think the very co-operative thing you are talking about is actually on the table at the moment. Maybe not in transportation, but the transportation problem is compounded by this point here. You asked me today what our production will be and what our distribution will be, domestic versus export, for next year. I really do not have a clue because I cannot talk to the man above. I do not know what he is going to do in the West. I do not know what he is going to do in Europe. We can plan all we want, but until we have a direct line, it is very difficult.

Mr. Corbin: We all fully appreciate that. I am very conscious about that. One other aspect of your presentation was your request, and I support you in that. You are asking for two things, basically, better port handling facilities, warehousing and what have you, and railway cars. You have had them. You have depended on them. The industry grows because you had these throughout the years, and not they are being phased out.

You make the point that you need new cars which will be built in such a way that they will also accommodate other customers. They would not have to deadhead back. But I still cannot understand why CNR or CPR or all of the railroads with all of the intelligence they have, and all the time they have had over the years, have not yet come up with that kind of solution.

They build cars and flats and hoppers for just about everything you can dream of, but there they have had the instance of an industry which has been here for years and which has grown, and with which they have made some money. They are not going to make me believe they have been losing or they are losing money all the way down the road. No way. Yet they have let this thing fade out.

Do you feel that there is any good will left in the railways, or that they are definitely bent on not wanting to do business with you guys?

[*Translation*]

tion, de façon à pouvoir présenter un front uni face aux transporteurs, aussi bien les sociétés de chemins de fer que les camionneurs. L'une des difficultés, à mon avis, découle justement du fait que les cultivateurs et les transporteurs se font concurrence plutôt que de s'unir.

Il semble y avoir un manque d'ordre dans votre secteur. Ne pensez-vous pas qu'une meilleure coopération et la création d'un front commun vous permettrait de mieux résoudre ces problèmes?

M. MacMurdo: Nous devrions effectivement renforcer la coopération, surtout en ce qui concerne la diffusion des informations et l'étude des problèmes auxquels nous devons faire face.

Le président: Monsieur MacKenzie.

M. MacKenzie: Potatoes Canada, dont nous faisons partie, est constitué des exportateurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard qui, de concert avec le ministère de l'Industrie et du Commerce, s'occupent de la promotion des pommes de terre de semance canadiennes dans le monde entier. Donc, cette coopération coopération existe déjà dans les faits, à l'exception peut-être du domaine du transport, qui est effectivement fort complexe. Vous avez demandé à savoir quels sont les chiffres de nos ventes dans le pays par comparaison à nos exportations pour l'année à venir. Il m'est impossible de vous répondre, car je ne sais pas ce qui va se passer dans l'Ouest ou en Europe. Il est extrêmement difficile d'établir des plans tant qu'on n'a pas de contact direct avec tous les niveaux de distribution.

M. Corbin: Je comprends. Vous avez demandé dans votre mémoire l'amélioration des installations de manutention et d'entreposage, ainsi que de meilleurs wagons de chemin de fer. En effet, la culture de la pomme de terre a toujours été basée sur les chemins de fer, qu'on est actuellement en train d'abandonner.

Vous avez besoin de nouveaux wagons conçus de façon à pouvoir transporter différentes marchandises afin de ne pas devoir rentrer vides. Je ne comprends vraiment pas pourquoi le Canadien National et le Canadien Pacifique n'ont pas encore réussi à trouver la solution.

Ils ont construit toutes sortes de wagons pour transporter tout ce qu'on peut imaginer, alors que rien n'a été trouvé pour le transport des pommes de terre, qui est pourtant un secteur rentable et en plein développement. Je suis sûr qu'ils n'ont pas perdu d'argent avec le transport des pommes de terre, et pourtant, on est en train d'abandonner des lignes.

Pensez-vous qu'on puisse encore relancer les sociétés de chemins de fer ou qu'elles ont au contraire décidé de ne plus faire affaire avec vous?

[*Texte*]

• 1210

The Chairman: Mr. MacKenzie.

Mr. Donald MacKenzie: I think this goodwill was in the railroads. You know, you sit down with them and you negotiate. They are business people, they are working under the 1967 Transportation Act, and they know what is in there. Just to repeat something that I have said before, our problem is this. The railroad would say this to us: "Well fine, we will give you *X* number of cars and we want *X* number of loads during October, November, December, January." They want an even flow and if we, as an industry, could have presented this type of merchandising pattern to them, maybe we would have cars. But looking at the area in which we are growing and merchandising potatoes, when your provincial governments, and I am looking at Ontario and Quebec, get a heavy crop in the fall of the year they promote Ontario potatoes, they do not promote Maritime potatoes. And, as a provincial government, I think it is their duty. However, as a P.E.I. grower, I do not agree with them. But this is the type of ball game you are in. And this puts us at a disadvantage with the railroad. If you say, fine, they will say: "Well, look, you are going to have heavy traffic in February, March and April, when we cannot afford cars." And maybe they are right. But in the meantime our industry is going downhill and we are not going to have an industry very very shortly unless we get new equipment and get improved port facilities.

In respect of what Mr. Palmer said this morning concerning trucks to both Halifax and Saint John, I think if we could get the labour problems squared away we could use trucks. But labour is the problem. I have seen ourselves caught with trucks in Saint John or Halifax and it would cost you as much to get the cargo unloaded from the trucks to the shed floor as you paid the trucker to haul it from P.E.I. to the dock. So this is your labour unions.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I would like to ask the witness what the basic margin of profit is that you have or anticipate in the production of potatoes?

Mr. MacMurdo: Mr. McCain, coming, as you do, from the Saint John river valley, I feel that you are quite capable of coming up with that figure, perhaps more accurately than I can myself. However, if we are to take into consideration total costs, that is land costs today, and work out the equation on the basis of total costs and interest on your investment and all this type of thing, the margin is nonexistent. Plain enough?

Mr. McCain: Yes, it is, and I appreciate your accusation that I should know the answer to the question. Sometimes you should know the answer before you ask a question, and basically I think this is one of those times. Because your margin is small . . .

Mr. MacMurdo: Very small.

Mr. McCain: . . . and you are looking at an increse, you say, of 50 per cent in freight increases in about a 14-month period, as I understood your statement . . .

[*Traduction*]

Le président: Monsieur MacKenzie.

M. Donald MacKenzie: Les sociétés de chemins de fer ont de la bonne volonté et il y a moyen de négocier avec elles. Elles sont tenus de respecter les dispositions de la Loi sur les transports de 1967. Ainsi que je vous l'ai déjà expliqué, la difficulté, c'est que les sociétés de chemins de fer voudraient être assurées d'un tonnage régulier durant les mois d'octobre, novembre, décembre et janvier. Si nous parvenions à écouler notre production de façon régulière, nous pourrions abtenir tous les wagons dont nous avons besoin. Mais quand la récolte de pommes de terre en Ontario et au Québec est bonne, les autorités provinciales cherchent à écouler la production locale avant celle des Maritimes, ce qui est tout à fait normal. C'est ceci qui nous place dans une situation désavantageuse vis-à-vis des sociétés de chemins de fer. Alors que c'est durant les mois de février, mars et avril que nos ventes sont les plus fortes, cela n'arrange pas les sociétés de chemins de fer. Tout ceci fait que notre secteur est en plein déclin et risque de disparaître sous peu si nous n'obtenons pas un meilleur équipement de transport et d'entreposage.

En ce qui concerne les camions à destination d'Halifax et Saint-Jean, on pourrait les utiliser s'il n'y avait pas de problèmes de main-d'œuvre. Nous avons parfois été obligés de payer autant pour le déchargement des pommes de terre à Saint-Jean ou à Halifax que pour le transport de celles-ci de l'Île-du-Prince-Édouard au quai. A cause des syndicats.

Le président: Je vous remercie, monsieur Corbin.

Monsieur McCain.

M. McCain: Le témoin pourrait-il nous dire quelle est la marge, bénéficiaire normalement prévue pour la culture des pommes de terres?

M. MacMurdo: Vous qui venez de la vallés de la Saint-Jean, vous devriez connaître ce chiffre mieux que moi. Si l'on tient compte de tous les facteurs de production, les bénéfices sont nuls, c'est clair, n'est-ce pas?

M. McCain: Vous avez raison de dire que je devrais connaître la réponse à cette question. Votre marge étant très limitée . . .

M. MacMurdo: Extrêmement.

M. McCain: . . . alors que le tarif de transport va augmenter de 50 p. 100 d'ici 14 mois.

[*Text*]

Mr. MacMurdo: Right. It is in excess of 50 per cent.

Mr. McCain: . . . what does that do to your profit margin? Again, I know the answer, but I think for the sake of the Committee you had better make it very clear as to what it does to your profit margin. If you do not mind my suggesting that, sir, respectfully.

Mr. MacMurdo: In a bad year it puts more of us on the road out of business, and it reduces a good year to the levels of a bad year.

Mr. McCain: You are competing with Quebec and Ontario, as is New Brunswick, and therefore you have been put at roughly, in Ontario, a 50 cent per hundredweight disadvantage by a 50 per cent increase in rates.

Mr. MacMurdo: Correct.

Mr. McCain: You have been put at an additional disadvantage of approximately 30 to 40 cents per hundredweight in the Montreal market. Am I correct in that?

Mr. MacMurdo: Yes, very close.

• 1215

Mr. McCain: Now, the former questioner said that we should get together in P.E.I. and New Brunswick. Mr. MacKenzie and I have sat around the same table negotiating both freight rates and other interests of the potato industry on several occasions in the past 20 years. I believe that is correct, Don.

Mr. D. N. MacKenzie: That is right, Mr. McCain.

Mr. McCain: There is an effort to co-operate, but it seems to come to no avail. I would like to ask this: when we have presented positions to the railroad in respect of the availability of equipment, we have often asked that there be a multiple-use car. Am I correct, Mr. MacKenzie?

Mr. D. N. MacKenzie: Yes. We have been working on that for over 10 years now.

Mr. McCain: And what is the answer to that question by the rail structure?

Mr. D. N. MacKenzie: They still go back and start talking about rates; they still go back and start talking about continuity and supply, not the peaks and valleys. They want a guarantee from the industry just to use *X* number per month, year in and year out.

Mr. McCain: On a single-use basis.

Mr. D. N. MacKenzie: On a signle-use basis. With the fact that it is a field crop, there is no way that we as an industry can make that kind of a commitment.

Mr. McCain: The trucking industry appeared here this morning. They practice pursuit of business for a load both ways for their trailers. But the potato industry has been asked by the rail structure of Canada to use a car for potatoes, period—a one-way load.

[*Translation*]

M. MacMurdo: Plus de 50 p. 100.

M. McCain: Comment cela se répercutera-t-il sur votre marge? Je connais la réponse, mais je pense qu'il serait bon que vous l'expliquiez au Comité.

M. MacMurdo: Lorsque la récolte est mauvaise, les cultivateurs sont acculés à la faillite, et lorsque l'année est bonne, nos bénéfices sont néanmoins réduits à ce qu'ils seraient si l'année avait été mauvaise.

M. McCain: Vu que les cultivateurs du Nouveau-Brunswick et vous-mêmes devez faire face à ceux du Québec et de l'Ontario, une hausse de 50 p. 100 dans les tarifs de transports vous ferait perdre 50c. par quintal par rapport à ces provinces.

M. MacMurdo: C'est exact.

M. McCain: Dans la région de Montréal, vous devez subir un désavantage supplémentaire de 30 à 40c. le quintal, n'est-ce pas?

M. MacMurdo: Oui, à peu de chose près.

M. McCain: On a proposé que les agriculteurs de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick constituent un front commun. Or, au cours des 20 années écoulées, M. MacKenzie et moi-même avons eu l'occasion de participer à des négociations concernant les tarifs ferroviaires et d'autres problèmes intéressant les cultivateurs de pomme de terre, n'est-ce pas?

M. D. N. MacKenzie: Tout à fait exact.

M. McCain: On a essayé de coopérer, mais sans résultat. N'avons-nous pas demandé au sociétés ferroviaires de mettre à notre disposition des wagons pouvant être utilisés pour le transport de diverses marchandises?

M. D. N. MacKenzie: Oui, cela fait 10 ans que nous cherchons à l'obtenir.

M. McCain: Et qu'est-ce que les sociétés de chemins de fer répondent?

M. D. N. MacKenzie: Elles reviennent toujours au problème des tarifs et des tonnages uniformes. Elles voudraient que nous leur garantissions que nous allons utiliser tant de wagons par mois, toute l'année durant.

M. McCain: Uniquement pour le transport des pommes de terre.

M. D. N. MacKenzie: C'est exact. Or, il nous est impossible de fournir pareille garantie.

M. McCain: Les représentants de l'industrie du camionnage nous ont expliqué ce matin qu'ils essaient toujours d'avoir un chargement, aussi bien à l'aller qu'au retour, alors que les sociétés ferroviaires voudraient que leurs wagons soient utilisés uniquement pour le transport des pommes de terre, et rien qu'à l'aller.

[*Texte*]

Mr. Chairman, I think it is significant that it go on the record that the railroads of Canada have got a responsibility to seek other loads for multiple-use equipment. There was a time when we had an insulated box with an antifreeze type of circulation in the floors which heated the potatoes quite satisfactorily. I do not think that as a shipper, Mr. MacKenzie, you had any problem with those cars.

Mr. D. N. MacKenzie: No, no. The old reefers were beautiful.

Mr. McCain: They were dressed up box cars, not much more. They could haul anything, had they been properly constructed, and could have been used 12 months of the year somewhere in Canada, but the railroads have refused to put those in place.

I am not going to take up a lot more of your time, Mr. Chairman. I appreciate the value of it. But I do want to note one thing: the presentation by the potato industry of New Brunswick was deflected by virtue of the fact that the Minister has appointed a committee to consider export of potatoes, and has therefore taken off the export input which should have come from New Brunswick to this Committee. The Minister has got a similar committee, and the same committee, I believe, sitting in Charlottetown today and to which the potato industry is making a presentation. In other words, the full thrust of the neglect of the potato industry and its transportation problems has been divided and deflected, and I regret very much that this deflection has taken place. It is to the detriment of the industry and to the detriment of the information this Committee would otherwise have received, and the emphasis that would have been placed on the export requirement.

Mr. MacKenzie has mentioned the deficiencies of port facilities when he says that he does not know if they froze in the car or in the shed and that you could drive a cat through the door. Well, I used that phrase once before, and it certainly applies in Saint John. So I would like to say to you that the need is real: the industry cannot survive without adequate and economic transportation structures for both export and domestic consumption, that the industry in the east cannot survive providing the central Canadian market of which we have had a traditional share—and I think "traditional" is a good word to use—and that this will be totally wiped out by indiscriminate increases in the freight rates as they apply to both export and domestic markets.

I want to say to you, Mr. Chairman, that the committee, to which Mr. MacKenzie has referred, and I had hoped he would expand further on it, has statistical evidence in its hands to indicate that the potential export of potatoes from the potato-producing area of the Atlantic provinces is such that on a high-class market, it might very well consume the bulk of eastern Canadian potato production. The potential has only been scratched but it can never be reached with existing transport facilities. I believe Mr. MacKenzie will confirm that the export potential for seed potatoes from the Atlantic area to Europe and other destinations is immense, and they are looking to get it. But we could never satisfy it with the existing facilities.

[*Traduction*]

C'est aux sociétés de chemins de fer canadiennes de trouver d'autres marchandises à transporter, de façon à utiliser au mieux le matériel roulant. Il fut un temps où on mettait à notre disposition des wagons isolés, avec un antigel circulant dans le plancher, de façon à empêcher les pommes de terre de geler. Je ne crois pas que cela ait suscité des difficultés, n'est-ce pas, monsieur MacKenzie?

M. D. N. MacKenzie: Non, au contraire.

M. McCain: Il s'agissait simplement de wagons de transport améliorés, et s'ils avaient été bien conçus, ils auraient pu être utilisés 12 mois par an pour le transport de toutes sortes de marchandises; mais les sociétés ferroviaires ont refusé de les mettre en service.

Je voudrais, pour conclure, monsieur le président, vous faire remarquer que l'exposé des cultivateurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick se ressentait du fait que le ministre a nommé un comité chargé d'étudier l'exportation des pommes de terre, si bien que cet aspect du problème ne vous a pas été signalé. Je crois savoir que le comité siège aujourd'hui même, à Charlottetown, pour entendre les représentants de notre secteur. Cela a permis d'affaiblir l'impact des difficultés auxquelles nous devons faire face, ce que je trouve regrettable. Cela aura des effets préjudiciables pour notre secteur, ainsi que pour votre Comité, qui aura ainsi des renseignements tronqués.

M. MacKenzie a parlé des carences dans les installations portuaires en disant notamment qu'il était impossible de déterminer si les pommes de terre avaient gelé dans les wagons ou dans les entrepôts. Je tiens donc à souligner et à répéter que nous ne pourrons survivre sans un mode de transport adéquat et rentable, aussi bien en ce qui concerne l'exportation que les ventes intérieures. Les cultivateurs de l'Est qui ont traditionnellement approvisionné les marchés du centre du pays seront acculés à la faillite s'ils sont obligés d'absorber des hausses non justifiées des tarifs ferroviaires, aussi bien sur le marché des exportations que sur les marchés intérieurs.

Le comité évoqué par M. MacKenzie dispose de statistiques prouvant que le marché des exportations potentiel pour la production de pommes de terre des provinces Atlantiques pourrait éventuellement absorber la totalité de la production de l'Est canadien. Or, ce potentiel ne sera jamais réalisé si le mode de transport actuel n'est pas amélioré. M. MacKenzie pourra vous confirmer que les possibilités d'exportation de pommes de terre de semence de la région atlantique à destination de l'Europe et d'autres pays sont excellentes, mais il n'y aurait pas moyen de les exploiter dans la situation présente.

[*Text*]

I think it is significant, Mr. Chairman, to note that the largest tonnage of potatoes was moved through the Port of Summerside. If you went and looked at it, you would say it was impossible, but they shipped 160,000 tons of potatoes, which is more than Halifax and Saint John ships put together, and without all the facilities in a proper state of repair. But Summerside outdid by several thousand tons Halifax and Saint John in combination. Am I correct in that, Mr. MacKenzie?

• 1220

Mr. D. N. MacKenzie: That is right, Mr. McCain. Then again, you have to look at Summerside, where you allowed the farmers to run the show. I am talking about labour's not dictating to you.

Mr. McCain: The farmers ran the show, but was it not the government too?

Mr. D. N. MacKenzie: This is true.

One other point, Mr. McCain, that I would make is this: this is the type of negotiations that go on with the railroad. You talk about a multi-use car, and this is good. Now the railroads say, "Fine, we will give you this multi-use car, but we want you to load 100,000 to 110,000 pounds in the car." For potatoes this car has a capacity of 70,000 pounds, and yet they want to develop a rate on the basis of a 100,000-pound load. On the Island here, from Charlottetown to Summerside to Borden trackage they will carry 110,000 bags. West of Summerside, where I operate from, we cannot even put in the crop there for a 100,000-pound load; east of Charlottetown you get the same thing. So there are frustrations in dealing with railroads. They always give you something and say, "Here it is", but it is such that it is of no value to you. Then the railroads say, "Fine, we made them an offer and they refused it."

Mr. McCain: The roadbed would carry the load, and had they offered you an incentive rate comparable to the one you and I were accustomed to use when we shipped to New York for the larger load . . .

Mr. D. N. MacKenzie: No, no, no. There is no incentive rate in relationship to what American roads will give for an incentive rate.

Mr. McCain: They are not competitive.

Mr. D. N. MacKenzie: No.

Mr. McCain: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

It has been generally agreed by the members that we allow a little extra time for the two members particularly concerned about that area. It is a very important subject, I agree. I have two other questioners and I would entertain one question from each. Because of the time, we will have to have one other witness come in now; otherwise we will not have the time to complete it this afternoon. But immediately after the two questioners we will break for approximately four to five minutes to change the tapes on our equipment. So I would appreciate your indulgence.

[*Translation*]

Il est intéressant de noter à ce propos que les plus gros tonnages de pommes de terre ont été transportés à partir du port de Summerside. Cela paraît impossible à prime abord, mais ils ont néanmoins expédié 160,000 tonnes de pommes de terre, soit plus que les tonnages de Halifax et de Saint-Jean réunis, et alors que les installations étaient loin d'être en parfait état. Or, le port de Summerside est parvenu à expédier quelques milliers de tonnes de plus que les ports de Halifax et Saint-Jean pris ensemble. C'est exact, n'est-ce pas, monsieur MacKenzie?

M. D. N. MacKenzie: C'est tout à fait exact. Mais il se fait qu'à Summerside, ce sont les cultivateurs qui décident, et non pas les syndicats.

M. McCain: Les cultivateurs, ainsi que le gouvernement.

M. D. N. MacKenzie: C'est vrai.

En ce qui concerne les négociations avec les sociétés ferroviaires pour l'utilisation de wagons destinés au transport de différentes marchandises même lorsque les sociétés de chemins de fer acceptent, elles exigent néanmoins de charger 100,000 à 110,000 livres de pommes de terre par wagon, alors que leur capacité n'est que de 70,000 livres. De Charlottetown à Summerside, ils chargent 110,000 sacs. A l'Ouest de Summerside, où je travaille, ils n'acceptent pas qu'on charge à concurrence de 100,000 livres par wagon. La même chose est vraie à l'est de Charlottetown. Voilà les difficultés auxquelles nous nous heurtons avec les sociétés ferroviaires. Elles offrent quelque chose de la main droite pour le retirer aussitôt de la main gauche. Après quoi, elles ont beau jeu de dire que nous refusons leur offre.

M. McCain: Les voies supporteraient un chargement pareil et on vous avait offert un tarif spécial comparable à celui que nous obtenions pour l'expédition de gros chargements à destination de New York . . .

M. D. N. MacKenzie: Pas du tout. Il ne saurait être question de tarifs spéciaux, si on les compare à ce qu'on peut obtenir sur les routes américaines.

M. McCain: Ils ne sont pas concurrentiels.

M. D. N. MacKenzie: Pas du tout.

M. McCain: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur McCain.

Il a été convenu que les deux députés de la région, qui s'intéressent plus particulièrement à ce problème, disposeraient d'un peu plus de temps. C'est effectivement un sujet fort important. Les deux députés encore sur ma liste pourront poser chacun une question. Mais vu l'heure, je demanderais à l'autre témoin de prendre place à la tribune, sans quoi nous ne terminerons pas cet après-midi. Lorsque ces deux questions auront été posées, nous prendrons une pause de cinq minutes pour changer de bandes.

[*Texte*]

Mr. McRae and Mr. Whittaker are the next two questioners.

Mr. McRae: Mr. Chairman, through the combined efforts of Mr. Lang and Mr. Bandeen, president of the CNR, and the idea that every bit of railroad operation should be profitable, I think we are getting to one of the basic factors in not going ahead with your industry. We have heard testimony from New Brunswick, and I just cannot believe railways can continue operating if they do not continue to build equipment.

The only question I have to ask has really been asked already. It strikes me that you only need half as much equipment if you can get the turn-around time; those two things combined. I could imagine, for instance, that some of the equipment could be used in Ontario and Quebec during the periods when they are particularly shipping potatoes. It seems to me that is one possibility. The other possibility is something you commented on, but I would like you to add a little bit, if you would—the multi-use of cars. I just cannot grab that as an excuse and I cannot grab the railway saying that we have to build cars and you have to fill them all the year round. The multi-use seems obvious.

Mr. MacMurdo: Could I have your first point again?

Mr. McRae: The first point I made had to do with the railways' saying that everything has to be profitable—"If it is not profitable, we are not going to get into it."

Mr. MacMurdo: We have slightly over a hundred miles of railroad track on Prince Edward Island and it yields 8,000 carloads of traffic for the CNR in a year. This must be one of the highest ratios of any province in Canada. Profitability? I believe anyone doing a job should expect to turn a profit; this is the name of the game in our society. However, what we are asking today is that the impact of the sudden change be partly absorbed by government to give us time to adjust. It is essential.

• 1225

On the second point, the use of multi-use cars, the car that we would propose is one that can be used for any type of dry loading. It will have a floor that would support lift trucks for quick loading, a wide door, heaters underneath, good insulation; it would last our industry for a good many years. In fact, the CN is now employing 400 of these same types of units to haul goods out of Ontario into the Maritimes and is hauling these back to Ontario empty.

The turn-around time was another thing that you mentioned. We have had a few of these units to use in the last year in our transportation system and our turn-around time in the potato business has been better than this stuff that is loaded out of Ontario into the Maritimes.

Is there anything else we can help you with, sir?

Mr. McRae: Thank you.

[*Traduction*]

Le parole est à M. McRae, suivi de M. Whittaker.

M. McRae: Le fait que M. Lang et M. Bandeen, président du Canadien National, ont décidé que la totalité du transport ferroviaire doit nécessairement être rentable est un des gros problèmes auxquels votre industrie doit faire face. Il est clair d'après les témoignages entendus que les sociétés ferroviaires ne pourront pas continuer à fonctionner si elles ne s'équipent pas convenablement.

Or, vous n'auriez besoin que de la moitié des wagons si ceux-ci étaient utilisés à l'aller et au retour. Un certain nombre de wagons devraient pouvoir être utilisés en Ontario et au Québec, durant les mois où on y expédie des pommes de terre. L'autre possibilité est, bien entendu, d'utiliser les wagons pour le transport de diverses marchandises. Il est inadmissible que les sociétés de chemins de fer exigent que vous vous engagiez à utiliser les wagons à plein toute l'année, alors que les wagons pourraient être utilisés pour différentes marchandises.

M. MacMurdo: Quelle était votre première question?

M. McRae: Au sujet de la rentabilité obligatoire de la totalité des transports.

M. MacMurdo: Les voies de chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard, qui mesurent un peu plus de 100 milles, permettent au Canadien National de transporter 8,000 wagons de marchandises par an, ce qui est certainement un des taux les plus élevés du pays. En principe, tout travail doit être rentable dans notre société. Mais il est essentiel pour notre secteur que les répercussions de ce changement soudain soient partiellement amortis par le gouvernement pour nous permettre de nous y ajuster.

En ce qui concerne les wagons à usages multiples, nous proposons un type de wagon susceptible d'être utilisé pour toute marchandise sèche. Les planchers des wagons pourraient être équipés de chariots élévateurs pour le chargement rapide; les portes de chargement devraient être suffisamment larges; ils devraient être équipés d'un chauffage dans le plancher, et être bien isolés, de façon à pouvoir servir pendant de nombreuses années. Le Canadien National utilise d'ailleurs actuellement 400 wagons de ce genre pour le transport de marchandises de l'Ontario à destination des Maritimes, d'où ils reviennent à vide.

Vous avez également évoqué le taux d'utilisation. Nous avons utilisé plusieurs wagons de ce genre l'an dernier pour le transport de pommes de terre et il a été démontré que le taux d'utilisation chez nous est supérieur à ce qu'il est sur le parcours Ontario-Maritimes.

Y a-t-il autre chose?

M. McRae: Je vous remercie.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. Whittaker.

Mr. Whittaker: Thank you, Mr. Chairman. I realize that the Chairman is getting very anxious so I will try to be as brief as possible.

You made a few things much more clear to me about your problems than I understood before: the fact that you are a marketing board and you cannot set prices; you have competition which sets your price; if you get increases in freight rates, you just cannot increase your price of potatoes to take that slack up. We often hear about marketing boards and they say they are price-setters and that is the reason why prices are so high but you have made that fairly clear.

I was interested in your comments on the trucks, the fact that your highways are not stressed enough. And this I understand very well. When there are load restrictions, you just cannot move by large trucks. And the interesting one, that you do not get any revenue, even from the gas tax, for these roads from your trucks. I want to say that we, in the fruit industry in British Columbia, also have this same request from the railways to give them a number of loads per day that they are going to have to haul and they supply the cars. We did that very early in the season but we still did not get any cars. That is right; and, if it had not been for trucks and our own rented rigs, we just would not have been able to move very much produce into Eastern Canada this year. We were 70 carloads behind.

That business was lost to us because the American railways were supplying cars to the American shippers in Washington State and they filled the market. We just did not get that business.

So even though they tell you, "You give us what you are going to be able to use", they do not come through. They came through with a very, very low amount of cars. I heard this morning that the trucks are good for short hauls; we have to use them now in British Columbia for the long haul, all the way from British Columbia to Montreal. But we happen to have the highways out there that can accommodate them and the weather was good this year, otherwise it would have been more of a disaster because the railways are not coming through with the equipment. So if you have a got a big job to do and they tell you these things, do not be sure that you are going to get them.

What I did not understand too much about were these obsolete rented cars, whether the railways are renting them or whether you actually were renting these cars and having to pay the rent for them. And I am not too clear on the storage situation in PEI, whether you have destination storage in PEI or whether it is pretty badly spread out. Maybe you could enlighten me on those two.

• 1230

Mr. MacMurdo: First, the railways rent the reefer cars. They are obsolete cars that the Americans no longer use and they are brought in for us. They are paying a rental of

[*Translation*]

Le président: Je vous remercie, monsieur McRae. Monsieur Whittaker.

M. Whittaker: Je vous remercie, monsieur le président. Je vais essayer d'être aussi bref que possible.

Je comprends mieux maintenant la situation à laquelle vous devez faire face, notamment le fait que, bien qu'étant un office de commercialisation, vous ne pouvez pas fixer les prix, qui dépendent de la concurrence. Lorsque les tarifs ferroviaires augmentent, vous n'êtes cependant pas libres d'augmenter les prix des pommes de terre. On attribue souvent aux offices de commercialisation les prix très élevés de certaines denrées, mais vous nous avez montré que tel n'est pas le cas en ce qui vous concerne.

Vous avez dit, entre autres, qu'en raison des restrictions imposées sur le transport par route, vous ne pouvez pas utiliser de plus gros camions. Vous avez ajouté que vous ne touchez aucune part de la taxe sur l'essence. Je vous ferai remarquer que les sociétés de chemins de fer ont également exigé des cultivateurs de fruits de la Colombie-Britannique qu'ils leur assurent un certain chargement par jour pour les wagons de transport qu'elles mettent à leur disposition. Nous l'avons fait en début de saison, mais nous n'avons toujours pas vu les wagons. Si nous n'avions pas eu nos propres camions et si nous n'avions pas loué d'équipement de chargement, nous ne serions pas parvenus à expédier beaucoup de fruits à destination de l'Est du pays cette année, car il nous manquait 70 wagons.

Nous ne les avons pas obtenus parce que les sociétés de chemins de fer américaines ont mis ces wagons à la disposition des transporteurs de l'État de Washington.

Donc, même lorsque vous leur dites à l'avance ce dont vous aurez besoin, vous n'obtenez pas les wagons nécessaires. On a dit ce matin que les camions conviennent fort bien pour les courtes distances. Or, en Colombie-Britannique, nous sommes obligés d'utiliser des camions pour le transport des marchandises de la Colombie-Britannique jusqu'à Montréal. Mais il se fait que les autoroutes sont bonnes et que le temps a été bon cette année, sans quoi c'était la catastrophe. Donc, même si vous vous engagez vis-à-vis des chemins de fer, on ne peut pas compter sur eux.

Je n'ai pas bien compris si ce sont les sociétés de chemins de fer qui louent les wagons désuets ou bien si c'est vous qui les louez et devez payer la location. De plus, je n'ai pas bien compris si la marchandise est entreposée dans un seul endroit, au lieu de destination, ou bien si elle est entreposée un peu partout. Pourriez-vous me donner des précisions?

M. MacMurdo: Les sociétés de chemins de fer louent des wagons frigorifiques démodés dont les Américains ne veulent plus; ce sont ces wagons que nous sommes censés utiliser. les

[*Texte*]

approximately $1 million a year, and this is included in our rate structure. We pay it for a unit which ends up in claims at the other end, as Mr. MacKenzie has said, in port. It also reduces our image in the market-place, which is a very destructive thing to our industry.

I am very pleased that you brought out the B.C. situation because I think the point that we have to make is that the horticultural industry in Canada has to have some sort of edge to protect itself from the Americans, and transportation is one edge we can use without getting involved in tariff problems and wars. I think it has to be used in this way.

The Chairman: Thank you, Mr. Whittaker.

Mr. Whittaker: Just a short one. What about the cars that the American railways . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Whittaker. Order, please.

It is not that I want to cut you off; it is just that we will not be recorded because our recording tape is at its end, unfortunately. Maybe you and Mr. MacMurdo can get together for the few minutes that we will adjourn to replace the tape.

Mr. MacMurdo, I would like to thank you and Mr. MacKenzie and Mr. Howatt for taking the time to appear before us this morning on this very important subject.

Mr. MacMurdo: It is our pleasure.

The Chairman: We look forward to helping you in the future.

The Committee will adjourn for four or five minutes when we will have the Canso Development Office before us.

After recess.

The Chairman: Members, please take your seats.

Mr. Whittaker, I am sorry that I had to cut you off. You seem to be always one of those that this happens to, but we ran completely out of tape and we did not have much choice. I am sorry about that.

We are running considerably behind time, gentlemen, so I would appreciate your co-operation.

We have with us now the representative of the Canso Development Office, Mr. Gerald Dale. Mr. Dale has been most co-operative. He has a short brief to put on the record. However, he has filed with the Committee documents that will be distributed to Committee members for their information.

Mr. Dale.

Mr. Gerald Dale (Member, Canso Development Office): Mr. Chairman, gentlemen, my main function here this morning is to place on record the fact that the Canso Development Office has written to the Committee and did not have time to present a proper brief because the reply only reached us last week.

[*Traduction*]

frais de location s'élèvent à environ 1 million de dollars par an, montant qui se répercute sur les tarifs de transport. Nous devons donc payer pour des wagons dont l'utilisation se solde par des dégâts à la marchandise et des demandes de dédommagement, ainsi que M. Mackenzie l'a expliqué. De plus notre image de marque en est affectée, ce qui est très important.

Je suis très heureux que vous ayez évoqué la situation de la Colombie-Britannique car cela a prouvé que l'horticulture canadienne doit trouver certains avantages pour se protéger contre la concurrence américaine; le transport pourrait être un de ces avantages, sans nécessairement nous engager dans une guerre des prix.

Le président: Je vous remercie, monsieur Whittaker.

M. Whittaker: Je voudrais poser une brève question concernant les wagons que les sociétés de chemins de fer américaines . . .

Le président: Je m'excuse monsieur Whittaker. A l'ordre s'il vous plaît.

Il nous faut arrêter un instant pour changer de bande, sans quoi la séance ne sera plus enregistrée. Vous pourriez peut-être discuter avec M. MacMurdo pendant les quelques minutes nécessaires pour changer de bande.

Je tiens à remercier messieurs MacMurdo, Mackenzie et M. Howatt d'être venus témoigner ce matin au sujet de cette question de la plus haute importante.

M. MacMurdo: C'est à nous de vous remercier.

Le président: Nous espérons pouvoir vous être utile à l'avenir.

Nous allons interrompre la séance pendant 4 ou 5 minutes après quoi nous aurons comme témoin le *Canso Development Office.*

Après la pause.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Je regrette d'avoir été obligé de vous couper la parole M. Whittaker. C'est à vous que cela semble toujours arriver nous n'avons pas pu faire autrement. Et je m'en excuse à nouveau.

Comme nous sommes déjà fort en retard, je vous demanderais à tous d'être aussi brefs que possible.

Notre témoin est M. Gerald Dale, représentant de la *Canso Development Office.* M. Dale a un court exposé à nous lire et il nous a en outre remis des documents qui seront distribués à tous les membres du comité.

Monsieur Dale.

M. Gerald Dale (membre du Canso Development Office): Monsieur le président, messieurs, je tiens à préciser que le*Canso Development Office* a adressé une lettre au comité, mais n'ayant reçu la réponse que la semaine dernière, nous n'avons pas eu le temps de rédiger un mémoire convenable.

[*Text*]

The Chairman: Order, please. There is too much noise in the hall.

Sorry, Mr. Dale. Would you continue, please?

Mr. Dale: My letter makes very clear the position we have on the potential that we think exists in this area. I would like to point out at the outset that there is no suggestion that the Strait of Canso as a superport should compete with the port of Halifax. The main function of this area, as we see it, is as a transshipment facility for bulk cargoes, be they oil, gas, grain, or mineral bulk commodities. We feel that this Committee, without doubt, can do more to develop a port such as the Strait of Canso Superport in terms of the sort of operation we see in Europe or in Rotterdam. In fact, we see a similarity between the Europian port and the Strait of Canso.

• 1235

May I read a letter into the record, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, you can go ahead and read it, sir.

Mr. Dale: I will just read this letter so we all understand what we are saying:

Dear Mr. Travella:

It is our understanding that the House of Commons Standing Committee on Transport and Communications will be receiving briefs and submissions at its meeting in Halifax on June 2, 1977.

Although the Strait of Canso Development Office is not in a position at this time to prepare a more comprehensive and researched submission to the Committee, we wish to submit to you some material which may be useful in the Committee's deliberations. The material included is as follows:

1) The Strait of Canso Area Development Subsidiary Agreement which as you will note among its objectives—p. 3—aims:

'To create a major concentration of heavy industry at the Strait based on the advantages afforded by its deep water harbour location.'

2) The Strait of Canso Superport brochure which outlines the major characteristics of the Strait of Canso, its strategic location and the remarkable potential of the deep water harbour in relation to new shipping technology.

3) Strait of Canso Natural Environment Inventory which has been carried out in relation to:

Geological Resources

Natural Environment Development Considerations

Socio-Economic Features

Socio-Economic Environment

Water Resources

Fish and Wild Life Resources

A map of the Strait of Canso Area showing the industrial and infrastructure development planned for the region.

[*Translation*]

Le président: A l'ordre s'il vous plaît, il y a trop de bruit dans la salle.

Vous pouvez continuer monsieur Dale

M. Dale: J'ai clairement exposé dans ma lette quel était à notre avis le potentiel dans cette région. Je tiens à souligner au départ qu'il n'est pas question que le détroit de Canso où nous envisageons la construction d'un superport vienne concurencer le port de Halifax. Cette région servirait essentiellement au transbordement des marchandises transportées en vrac, le pétrole, le gaz, les céréales ou le minerai. Le comité devrait à notre avis promouvoir la construction d'un superport dans le détroit de Canso analogue au port de Rotterdam, ces deux ports présentant bien des analogies.

Puis-je vous donner lecture d'une lettre monsieur le président?

Le président: Certainement.

M. Dale: Je vais vous lire le texte de la lettre de façon à ce que vous soyez tous au courant.

Cher Monsieur Travella:

Nous avons appris que le comité permanent des Transports et Communications acceptera des mémoires et exposés lors de sa séance prévue à Halifax le 2 juin 1977.

Bien que le Strait of Canso Development Office se trouve dans l'impossibilité de mettre au point un exposé plus détaillé à l'intention du comité, nous tenons néanmoins à vous soumettre les documents qui pourraient vous être utiles lors de vos délibérations. Ces documents sont les suivants:

1) L'accord annexe sur l'aménagement de la région du détroit de Canso qui vise entre autres aux objectifs suivants—page 3 . . .

De susciter une forte concentration d'industries lourdes dans la région du détroit en utilisant les avantages de son port en eau profonde.

2) La brochure sur le superport du détroit de Canso, laquelle décrit les principales caractéristiques de ce détroit, sa situation stratégique et le potentiel remarquable du port en eau profonde en ce qui concerne les nouvelles techniques de transport.

3) L'inventaire des ressources naturelles du Détroit de Canso qui porte sur les points suivants:

Ressources géologiques

Mise en valeur de l'environnement naturel.

Caractéristiques socio-économiques

Environnement socio-économique

Ressources en eau

Ressources en poisson et en faune.

Une carte de la région du détroit de Canso montrant le développement industriel et l'infrastructure prévue pour la région.

[*Texte*]

Yours sincerely,

(Signed)

Leo G. Wynnyckyi,

Executive Director

The letter is dated May 30, 1977.

The only other statement, gentlemen, I would like to make on this point is that I think this area, the Strait of Canso, is the only potential port facility on the East Coast of Canada, the United States, or the Gulf of Mexico, which can handle vessels up to 500,000 tons.

The Chairman: Thank you, Mr. Dale.

We can entertain two, but hopefully just one, so that we can adjourn the meeting. At any rate, we are way behind time.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Very briefly, Mr. Chairman. There is reference made in the letter to the Strait of Canso Area Development Subsidiary Agreement. Is that a federal-provincial DREE agreement?

Mr. Dale: That is correct—8 per cent funded by DREE, 20 per cent by the provincial government and administered by the Department of Development, Province of Nova Scotia.

Mr. Corbin: And what amounts of money are involved under that agreement?

Mr. Dale: I cannot answer your question because I do not know.

Mr. Corbin: Another question very simply, Mr. Chairman, to situate myself. The Strait of Canso Development Office is a creature of the provincial government?

Mr. Dale: Negative. The Strait of Canso Development Office is the creature of the Department of Regional Economic Expansion and the Nova Scotia provincial government.

Mr. Corbin: I want to clear that up because the letterheading under the crest of Nova Scotia reads:

Province of Nova Scotia

Department of Development

Strait of Canso Development Office

Mr. Dale: I shall refer to my earlier statement where I said, 'it is administered by the Nova Scotia Department of Development.'

Mr. Corbin: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

Thank you, Mr. Dale, for appearing before us this morning and for your co-operation. It is most appreciated.

Mr. Dale: Thank you.

The Chairman: That is it. The bus is just outside, at the moment, and the Committee is adjourned until two o'clock this afternoon in these same chambers.

[*Traduction*]

Veuillez agréer

(signé)

Leo G. Wynnyckyi,

Directeur exécutif.

Cette lettre est datée du 30 mai 1977.

J'ajouterais que le détroit de Canso est l'unique site portuaire sur la côte est du Canada; des États-Unis et du golfe du Mexique susceptible de recevoir des bateaux jaugeant jusqu'à 500,000 tonnes.

Le président: Je vous remercie, monsieur Dale.

J'espère qu'il n'y aura pas trop de questions car nous sommes déjà en retard.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: L'accord annexe pour la mise en valeur de la région de Canso évoqué dans la lettre relève-t-il d'un accord du MEER entre les autorités fédérales et provinciales?

M. Dale: L'accord est effectivement financé à concurrence de 8 p. 100 par le MEER, 20 p. 100 par le gouvernement provincial et administré par le ministère du développement de la province de la Nouvelle-Écosse.

M. Corbin: Cet accord porte sur quels montants?

M. Dale: Je l'ignore.

M. Corbin: Est-ce que le Strait of Canson Development Office a été créé par le gouvernement provincial?

M. Dale: Non, il a été créé conjointement par le ministère de l'Expansion économique régionale et le gouvernment provincial de la Nouvelle-Écosse.

M. Corbin: Je tiens a ce que ce soit clair car sur l'en tête en dessous de l'emblême de la Nouvelle-Écosse il y a les lignes suivantes:

Province of Nova Scotia

Department of Development

Strait of Canso Development Office

M. Dale: J'ai déjà dit que l'office est administré par le ministère du développement de la Nouvelle-Écosse.

M. Corbin: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie monsieur Corbin.

Merci M. Dale d'avoir comparu devant nous ce matin ainsi que de votre coopération.

M. Dale: Je vous remercie.

Le président: L'autobus vient d'arriver et la séance est levée jusqu'à cet après-midi, 14 h 00, dans cette même salle.

[*Text*]

AFTERNOON SITTING

• 1400

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence. We will resume consideration of our Order of Reference dealing with the examination of transportation facilities and the study of transportation problems in the Atlantic Provinces.

It is my pleasure to invite members of the Halifax Board of Trade to join me at the trade. I have Mr. Frank Kempster, Chairman, Transportation Committee and Mr. Jack Lloyd, Adviser, Transportation Committee.

Would you like to come up here, gentlemen, and join me?

Mr. Kempster has an opening statement for the Committee members.

Mr. Frank Kempster (Chairman, Halifax Board of Trade): Mr. Chairman, I think, in the interests of saving time, I will not read the full introduction. Members can see it in the circulated copies later. It simply states what the Board of Trade is and its representation.

The Chairman: Excuse me, Mr. Kempster, maybe if the Committee is agreeable we can file your brief as an appendix to our proceedings.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Okay, so ordered.

An hon. Member: It should be filed as read, not as an appendix.

The Chairman: Yes, as read.

Mr. Flynn: He was going to refer to it only.

The Chairman: We can have it as read.

Mr. Kempster: Thank you, Mr. Chairman, our brief is divided into three segments, starting off with our comments on rail.

Within recent weeks hearings were held in Halifax to determine the future of railway passenger service. It is apparent from the CN brief that unless substantial government capital funding and operating subsidies are provided, the present meagre services will be reduced. We understand that present thinking in Ottawa believes airplanes and buses can more economically provide the required capability. Consequently, it appears that diminution of rail service is probable.

We ask and expect that if such be the case, one, a firm guarantee be given of improved comfort and speed on remaining rail services. Two, the railways be compelled to provide this service at fares likely to attract patronage. Three, that federal support of the alternative modes be ensured, so that they may survive. Four, that operators of alternative modes be compelled to provide the service once the option of using the train is removed. We further believe at least a portion of the financial support now paying railway deficits in the regions

[*Translation*]

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum requis pour entendre les témoins, nous allons donc reprendre l'étude des problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique.

J'invite à se joindre à nous les représentants de la chambre de commerce d'Halifax, c'est-à-dire M. Frank Kempster, président de son comité des transports, et M. Jack Lloyd, conseiller du même comité.

Veuillez vous avancer, messieurs.

M. Kempster aimerait faire une déclaration préliminaire.

M. Frank Kempster (président, chambre de commerce d'Halifax): Afin de vous faire gagner du temps, monsieur le président, je ne vais pas lire le texte que nous avons préparé et dont nous distribuerons des exemplaires dans quelques instants. Je me contenterai de vous dire que ce texte précise le rôle et la composition de la chambre de commerce.

Le président: Les membres du Comité sont-ils d'accord pour que ce mémoire soit joint en annexe à notre procès-verbal?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien.

Une voix: Ce mémoire devrait être joint comme s'il avait été lu et non pas en annexe.

Le président: D'accord.

M. Flynn: Le témoin avait l'intention d'y faire référence.

Le président: Nous considérerons qu'il a été lu.

M. Kempster: Merci, monsieur le président. Notre mémoire comporte trois parties, la première portant sur le transport par rail.

En effet, des audiences ont été organisées, ces dernières semaines, dans le but de définir l'avenir des services de transport de voyageurs par rail. Selon le mémoire présenté par le CN, il est évident que les services déjà limités dont nous disposons actuellement seront restreints, s'il n'y a pas une injection importante d'investissements gouvernementaux et de subventions de fonctionnement. Actuellement, nous croyons savoir qu'Ottawa estime que les transports par autobus et par avion constituent un moyen plus économique de répondre à la demande. Il est donc vraisemblable que l'on assistera à une diminution des services par rail.

Si tel est le cas, nous réclamons une garantie ferme que les services par rail maintenus seront plus rapides et plus confortables. Nous demandons deuxièmement que l'on oblige les sociétés de chemin de fer à fournir ces services à des tarifs susceptibles d'attirer la clientèle, et troisièmement, que le gouvernement fédéral continue à favoriser les moyens de transport alternatifs, afin d'en assurer la survie. Quatrièmement, il faut que les responsables de ces services alternatifs soient obligés de les fournir, lorsqu'on n'aura plus la possibilité

[*Texte*]

should be made available to develop transportation facilities of all kinds within the regions.

Mr. Chairman, the port is our main transportation facility. We have in Mr. Jack Lloyd, an expert, and I would like to ask him to read the section dealing with port policy.

Mr. Jack Lloyd (Adviser, Transportation Committee, Halifax Board of Trade): Mr. Chairman, the Board's comments on the proposed new ports' policy are as follows: We have reviewed the proposals of the federal government, as expressed by Mr. Otto Lang, under which many of the harbour property management functions are to be transferred from the highly centralized Harbours Board to a five-member local port commission and, in brief, we say get on with it.

The mix of port services at Halifax does not fit a standard national model. Indeed, that may be said of all the ports, all have variances. For example, break-bulk shedded berths are to a large extent standby facilities serving national transportation needs during the winter season and more latterly, of course, it is a question about whether it is spilling over a little into the summer season as well for other reasons in the scene of Canada today. That short three-month transportation period does not generate sufficient revenues for year-round maintenance costs, relative tax grants or annual tax grants, and the administrative services that must be maintained annually to cover the great bulk operating costs for twelve months. Containerized cargo handling however is conducted at Halifax throughout the entire twelve months of the year and is an expanding operation. That expansion of traffic volume is predicted on good authority to reach the maximum capacity of the existing terminal by 1980 when new berthing facilities and support services will be required.

The Province of Nova Scotia has taken the initial steps to provide the new container terminal at Fairview Cove in Halifax. The plan to finance its completion before 1980, which involves the federal government, is an early requirement. Eventually a decision must be made by the new commission on the operator for that new facility. Delays with major changes in administrative responsibilities at both the national and local levels are interfering with an orderly and progressive action on the Fairview Cove project.

When I say delays, I think one of the members of your Committee, the honourable Mr. Forrestall, knows full well that this discussion took place on the change in the National Harbours Board when I was a member of that National Harbours Board in 1965. At that time I was one of those who felt it was a good thing, and indeed encouraged some action on it. It is now 1977, twelve years of fiddling with what is the best kind of administration.

We are not interested any more. We know that you have done all the research work that needs to be done. That is why we say get on with the job of setting up your local port

[*Traduction*]

d'utiliser le train. Nous croyons également qu'une partie au moins de l'aide financière actuellement destinée à couvrir les déficits des sociétés de chemin de fer dans les régions devrait être utilisée pour la mise au point de systèmes de transport différents, de toutes sortes, dans ces mêmes régions.

Étant donné que le port d'Halifax constitue notre principal équipement en matière de transports, je voudrais maintenant demander à M. jack Lloyd, qui est un expert en la matière, de nous lire la section de notre mémoire qui traite de la politique portuaire.

M. Jack Lloyd (conseiller, comité des transports, chambre de commerce d'Halifax): Nous avons, monsieur le président, étudié les propositions du gouvernement fédéral présentées par M. Otto Lang, en vertu desquelles les fonctions de gestion foncière du port seraient en grande partie transférées du Conseil des ports, qui est un organisme très centralisé, à une commission portuaire locale de cinq membres. Nous approuvons tout à fait avec cette proposition.

Ceci dit, la variété des services portuaires d'Halifax ne correspond pas à ce que devrait être un port national. De fait, cette remarque peut s'appliquer à tous nos ports à quelques nuances près. Par exemple, les quais couverts de dégroupage sont dans une large mesure des équipements d'attente, répondant aux besoins nationaux en matière de transports pendant la saison d'hiver, bien qu'ils aient tendance à être de plus en plus utilisés également l'été, pour des raisons multiples. Cette brève période d'utilisation de trois mois ne produit pas de revenus suffisant pour assumer des coûts d'entretien et des services administratifs qui doivent être maintenus toute l'année. Par contre, les services de manutention de conteneurs sont utilisés toute l'année à Halifax et ne cessent pas de se développer. Cette expansion du trafic devrait, selon des sources informées, atteindre la capacité maximale du terminal actuel d'ici 1980, date à laquelle de nouveaux équipements devront être construits.

La province de la Nouvelle-Écosse a pris des mesures initiales dans le but d'aménager un nouveau terminal de conteneurs à Fairview Cove à Halifax. Les projets de financement destinés à en assurer la construction avant 1980 et impliquant la participation du gouvernement fédéral exigent des décisions immédiates. Or les délais qu'entraîneront des modifications importantes des responsabilités administratives, à la fois au niveau local et au niveau national, perturberont la réalisation ordonnée de ce projet.

L'un des membres de votre Comité, l'honorable M. Forrestall, est d'ailleurs tout à fait au courant des discussions qui avaient eu lieu au sujet de ces changements, au sein du Conseil des ports nationaux, à une époque où j'en faisais moi-même partie, en 1965. J'étais alors l'un des partisans de ces modifications et j'avais recommandé que des mesures concrètes soient prises. Cependant nous sommes aujourd'hui en 1977, nous avons donc eu douze années d'ergotages, bien qu'il s'agisse là d'une des organisations les mieux administrées.

En fait, nous ne sommes plus intéressés. Nous savons que vous avez fait toutes les recherches nécessaires, et c'est pour cette raison que nous vous disons de créer immédiatement

[*Text*]

commission. Let us get with it and if there is something wrong with it, later on we will try to correct it. You should try to correct it at that time. Twelve years is a long time to solve a relatively simple administrative problem. We recommend therefore as a Board of Trade quick action on the organization of the proposed new port commission on the following conditions, that federal non-repayable, non-interest bearing capital grants, not loans, should be made to the commission to meet the construction cost of marine infrastructures such as those required for container handling marginal piers.

That rule should apply particularly in those cases where national transportation demand exists for such facilities. We say that because the final intimate knowledge of the trend of events economically in shipping lies with the private shipping lines. It does not lie with the bureaucracy members in Ottawa. It does not lie with a member of Parliament.

Mr. Forrestall: But that is your fault. You probably voted Liberal.

Mr. Lloyd: I am here today representing the Board of Trade, and you can gather from my remarks that I do not care who is in power at Ottawa. I would say exactly the same thing. Is that clear, Mr. Forrestall?

Mr. Forrestall: Okay, Mr. Lloyd, but why did you not say that when you were there?

Mr. Lloyd: I did say it.

Mr. Forrestall: I would never have defeated you if you had.

The Chairman: Order, please. Let us have the courtesy to let the witness finish his comments.

Mr. Lloyd: If one wishes to have some fun with this, I would suggest that we should do that at another time. But today I very kindly agreed to come here as a person knowledgeable about these matters to some extent and to place before you as a responsible Committee of the House of Commons that you get down to principles. If you keep ducking issues of national importance, then there will not be much national business for you to deal with if you keep on. Is that clear? That applies to all political parties, Mr. Forrestall.

Mr. Whittaker: They did not even set the hearings.

Mr. Forrestall: That is the lap of luxury.

The Chairman: Order, please.

Mr. Lloyd: Mr. Forrestall, I have retired from politics.

Mr. Forrestall: I agree with him.

Mr. Lloyd: I have retired from politics, Mr. Forrestall, but if you wish to take me on again pretty soon, let us decide that somewhere else.

Some hon. Members: Hear, hear!

[*Translation*]

votre commission portuaire locale. Au point où nous en sommes, autant la créer maintenant et l'améliorer plus tard, si c'est nécessaire. Les délais ont déjà été beaucoup trop longs, nous recommandons donc que l'on agisse rapidement pour créer cette nouvelle commission, aux conditions suivantes: que des subventions d'investissement fédérales non remboursables et non porteuses d'intérêt soient accordées à la Commission pour qu'elle subvienne aux coûts de construction des infrastructures maritimes, telles que les quais spécialisés pour la manutention des conteneurs. En aucun cas, ces sommes ne devraient être accordées sous forme de prêts.

Cette règle devrait être spécialement appliquée lorsqu'une demande nationale existe pour de tels équipements. Nous faisons cette recommandation parce que nous estimons que ce sont finalement les sociétés privées de transports maritimes qui ont la meilleure connaissance des tendances économiques en la matière et non les bureaucrates d'Ottawa ni les députés.

M. Forrestall: Mais c'est de votre faute. Vous avez probablement voté Libéral.

M. Lloyd: Je suis ici pour représenter la Chambre de commerce et je ne crois pas qu'il soit difficile de percevoir, dans mes remarques, que je me fiche complètement de qui a le pouvoir à Ottawa. Quel que soit le parti en cause, je dirais la même chose. Est-ce bien clair, monsieur Forrestall?

M. Forrestall: D'accord, monsieur Lloyd, mais pourquoi n'avez-vous pas dit cela lorsque vous y étiez?

M. Lloyd: Je l'ai fait.

M. Forrestall: Je n'aurais jamais pu vous battre si cela avait été le cas.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Ayons au moins la courtoisie de laisser notre témoin terminer son intervention.

M. Lloyd: Je ne pense pas que le moment soit particulièrement bien chosi pour s'amuser avec ce genre de chose. J'ai aimablement accepté de venir témoigner aujourd'hui, à cause des connaissances particulières que j'ai de ces questions, afin de les présenter au Comité et de lui permettre de prendre des décisions éclairées. Si vous continuez à tourner autour des problèmes d'importance nationale, vous constaterez bientôt que d'autres organismes prendront les décisions pour vous. Est-ce bien clair? Je préciserai que ceci s'applique à tous les partis politiques, monsieur Forrestall.

M. Whittaker: Ils n'ont même pas organisé les audiences.

M. Forrestall: C'était le grand luxe.

Le président: A l'ordre.

M. Lloyd: Devrais-je vous rappeler, monsieur Forrestall, que j'ai quitté la politique?

M. Forrestall: Je suis d'accord avec lui.

M. Lloyd: J'ai quitté la politique, monsieur Forrestall, mais si vous tenez vraiment à une confrontation, nous pourrons en décider plus tard.

Des voix: Bravo!

[*Texte*]

• 1410

Mr. Lloyd: Terminal surfacing, rail, lighting and power facilities, buildings, cranes and other such superstructure facilities are appropriate works for local financing, and cost-recovery user charges by the Commission or its terminal lessee.

For those of you who may be curious, a very excellent dissertation on this wisdom is found in the operation of the so-called French autonomous ports—and this is not a Lloydism. This is the result of a world-wide looking at how ports should be operated and how they should be financed.

All we are asking you to do is to accept, if you like, the result of the work of your researchers in Ottawa.

That the Ministry of Transport promptly establish specific criteria for its capital grants and loans to local port commissions, and for the pricing of leasehold rental and user tariffs. They can do it in the United States, I do not know why we could not do it in Canada. They try to do it there, they try to make the competitive system work. It is not perfect by any means, but there is nothing else in this world, as far as I can see, that is perfect. You look for a reasonable measure of success; I think you can get it better this way. I cannot find any evidence of any kind of criteria to support the present rate structure of tariffs at any ports of the national ports of Canada, and I do not think historically anybody can do so. I defy you to do so. That is the reason why we say that the Minister of Transport should promptly establish some criteria for the Ministry's capital grants and loans to local port commissions—whether they be Vancouver, Saint John, Halifax or Quebec, that the Ministry of Transport or the Canadian Transportation Commission so monitor local port commission pricing policies as to ensure adherence to the established guidelines. This is principle. These are the kinds of things we have taught our young M.B.A.'s, our young graduates of Commerce, the young people you spend a lot of money on. How does your system run? It runs on certain sets of principles and then they get with it and they wonder where they are. I think it is about time we established them rather firmly.

That the organization rules for the Commission include provisions requiring the attendance of the chief executive officer at all its meetings. It is great for large corporations to do it, but government must, especially if the large corporations are powerful enough to have their representatives sitting around to influence what is happening. The Board of Trade is not against, certainly, private corporations and large ones. But we do think there must be some balance between the effect of the ability of government to function in our private enterprise system, as well as those who operate large corporations.

Mr. Benjamin: Hear! Hear! I will buy that.

Mr. Lloyd: The officer should have the right to participate in the discussion of any matter before the Commission, and to

[*Traduction*]

M. Lloyd: Le recouvrement des terminus, les rails, les installations d'éclairage et d'électricité, les immeubles, les grues et les autres installations de superstructure, voilà autant de travaux que l'on peut financer localement, et la Commission ou le locataire de son terminus pourront imposer des frais aux usagers afin de recouvrer les dépenses.

Pour ceux que cela intéresse, l'exploitation de ce qu'il est convenu d'appeler les ports français autonomes—et je ne suis pas l'auteur de cette expression—est le résultat d'une enquête mondiale sur la manière d'exploiter et de financer les ports.

En somme, nous vous demandons, pour ainsi dire, d'accepter le résultat des travaux de vos chercheurs à Ottawa.

Que le ministère des Transports établisse rapidement des critères précis pour fixer ses subventions et ses prêts de capital aux commissions portuaires locales et établir les tarifs des locations de bail et de l'utilisation par les usagers. Si cela peut se faire aux États-Unis, pourquoi pas au Canada? Ils essaient de faire cela là-bas, ils essaient de faire fonctionner le système de la concurrence. Ce n'est certes pas parfait, mais rien dans ce monde, à ce que je vois, n'est parfait. Vous cherchez à atteindre un taux de réussite raisonable; je pense que vous pourriez l'obtenir de cette manière. On n'a jamais utilisé le moindre critère pour établir la structure actuelle des tarifs dans les ports nationaux du Canada, et je défie qui que ce soit de me prouver le contraire. C'est pourquoi nous disons que le ministre des Transports devrait établir promptement les critères permettant de fixer les subventions et prêts de capital du ministère aux Commission portuaires locales, qu'elles soient à Vancouver, Saint-Jean de Terre-Neuve, Halifax ou Québec, nous disons que le ministère des Transports ou la Commission canadienne des transports devrait contrôler ainsi les politiques de prix des commissions portuaires locales afin d'assurer le respect des directives établies. Voilà le principe. C'est ce que nous avons enseigné aux détenteurs de maîtrises en administration des affaires, à nos jeunes étudiants en commerce, aux jeunes gens pour lesquels vous dépensez beaucoup d'argent. Comment le système fonctionne-t-il? Il fonctionne selon certains principes; mais voilà, les jeunes gens, sur le terrain, se demandent où se trouvent les principes. Je pense qu'il est temps que nous les établissions de manière plus ferme.

Que les règles d'organisation de la Commission comprennent des dispositions exigeant la présence du principal administrateur à toutes ces réunions. Il est excellent que de grandes sociétés le fassent, mais le gouvernement doit le faire, surtout si les grandes sociétés sont assez puissantes pour que leurs représentants influent sur les événements. La chambre de Commerce ne s'oppose certainement pas à l'existence de grandes sociétés privées. Nous pensons toutefois qu'il doit y avoir un certain équilibre entre l'aptitude du gouvernement à fonctionner dans notre système et celle des exploitants de grandes sociétés.

M. Benjamin: Bravo! J'approuve cela.

M. Lloyd: L'administrateur devrait avoir le droit de participer à toute discussion sur un sujet porté devant la Commission

[*Text*]

submit any recommendation he considers appropriate. It should be a general policy for the Commission to define and make policy decisions and have them implemented and executed through its chief executive officer.

That the regulations of the Municipal Grants Act apply to the Commission's calculation of municipal tax grants—some talk of Ottawa to eliminate. That no steps be taken by the federal government to change that policy until mutually satisfactory alternatives are agreed to by the federal government and the municipal governments concerned. That the federal government pledge operating deficit grants to cover at least initial shortages of cash flows arising from the payment of municipal tax grants and an adequate minimum research and marketing staff.

In essence we agree. We say get on with the job, and if you use these rules you will have our whole-hearted support in the Board of Trade of Halifax port.

It is the Board of Trade's view, on this same matter, that providing ice breaking and dredging in the St. Lawrence, and unrealisticaly low seaway tolls, in the opinion of the Halifax Board of Trade, amounts to nothing more than the confiscation of Halifax's geographical advantage.

• 1415

This requires some interpretation. I think it certainly means that we are happy to see the Canadian Government find an outlet for ores that lie in Quebec, to steel-mills—preferably in Canada but certainly anywhere in the world—and huge bulk carriers requiring a water system to make that possible, and grains down a system are fine. But we do not see any reason why you cannot have a toll system. If you are going to ask for user-pay services on railways, then you have to have user-pay services for cargo carriers, great bulk or container, in the seaway system. I say you have to have it. I am not the one who gives it, Mr. Forrestall, I am saying you have to have it. It is up to you to make the noise if you want to against Ottawa, not me. I am telling you to carry the message. If those services were paid for by the users, then the natural advantages offered by Halifax's location will probably provide substantially more traffic through this port. Now, it seems to me that the Board of Trade's position is very reasonable here. What they are saying is that many subsidies would not be necessary but if you are going to go into that game, if you are going to go into the business of user-pay for certain kinds of transport services and then you are talking, and it seems to be like a reasonable concept, in order to help regional economics you are going to subsidize shippers, you are going to subsidize users of the system in some way to give a balance, to equate their ability to stay in the marketplace profitably in regions in the country. If that is what you are up to, then it seems that you must not only apply it to railways affecting the maritime provinces but you must also apply that to the St. Lawrence Seaway and do so at the same time. Therefore, the Board of Trade wonders

[*Translation*]

et de faire les recommandations qu'il juge pertinentes. La Commission devrait, en règle générale, établir les définitions, prendre les décisions relatives à la politique et les faire exécuter par son principal administrateur.

Que les règlements de la Loi sur les subventions aux municipalités s'appliquent au calcul, par la Commission, des subventions fiscales accordées aux municipalités. J'ai entendu dire qu'Ottawa voulait les éliminer. Que le gouvernement fédéral ne prenne aucune mesure pour modifier cette politique avant d'avoir, de concert avec les gouvernements municipaux concernés, établi des solutions de rechange mutuellement satisfaisantes. Que le gouvernement fédéral s'engage à fournir des subventions de déficit d'exploitation de manière à compenser au moins les pénuries initiales de liquidités provoquées par le versement de subventions fiscales municipales, par un minimum de recherches adéquates et par la rémunération d'un personnel de commercialisation.

Essentiellement, nous sommes d'accord. Nous vous disons d'effectuer les travaux et, si vous vous servez de ces règles, vous aurez l'appui inconditionnel de la chambre de commerce du Port de Halifax.

La chambre de commerce estime, à ce même sujet, que c'est pratiquement annuler l'avantage géographique de Halifax que de fournir, dans la Voie maritime du Saint-Laurent, des services de brise-glace et de dragage ainsi que des taux de péage tellement bas qu'ils en sont irréalistes.

Peut-être devrais-je fournir des explications. Nous sommes certes heureux de voir que le gouvernement canadien trouve ainsi une issue pour le minerai du Québec, pour les aciéries—de préférence celles du Canada, mais en tout cas toutes celles du monde entier—et nous approuvons l'existence d'immenses transporteurs de vrac qui ont besoin d'yn système de transport maritime ainsi que l'envoi de céréales par ce même système. Nous ne voyons toutefois pas pourquoi il ne pourrait pas y avoir un système de péage. Si vous établissez un système de financement par l'usager sur les chemins de fer, vous devez recourir au même système de financement pour les transporteurs de cargaisons, que ce soit en vrac ou en conteneurs, dans la Voie maritime. Je dis qu'il faut y recourir. Cette idée n'est pas de mon cru, monsieur Forrestall, mais je dis qu'il faut y recourir. C'est à vous qu'il revient de faire le remue-ménage nécessaire à Ottawa, et non à moi. Je vous demande de transmettre ce message. Si les usagers payaient pour ces services, les avantages naturels de l'emplacement de Halifax garantiraient probablement une augmentation considérable du trafic dans ce port. Il me semble que la position de la Chambre de commerce est très raisonnable. Ce que l'on vous dit essentiellement, c'est qu'il y a bien des subventions qui ne sont pas nécessaires, mais que, si vous voulez vous livrer à ce jeu, si vous voulez recourir au système du financement par l'usager pour certains types de transport, et que cela semble être un concept raisonnable, alors, afin d'aider les économies régionales, vous allez devoir subventionner les expéditeurs, les usagers du système, afin d'établir un équilibre, de leur permettre de rester sur le marché de manière rentable, dans certaines

[*Texte*]

what logic or other reason justifies expansion facilities on the St. Lawrence ports. It costs them millions of dollars because there happen to be some healthy reserves kicking around from unpaid interest charges just to get rid of the funds. To hell with the principle, it seems. Tidy up the books as long as it means the big facility in a favourite place. We do not want their money and we are very, very realistic about this. We recognize that governments, and we would expect them all to do the same, will make decisions on capital facilities to serve a country in many regions, hopefully that it will work to be of useful economic benefit. All we are saying is, it would not matter where you provide them and from what conditions, under what conditions you may propose the capital investment, you must be sure that the users of those facilities and the charges that are made for their uses when you get them are fairy and evenly and competitively made right across the country. That seems to us a basic principle and it seems to us that there is no reason why the federal government or local governments cannot co-operate in this very easily. There may be areas where the federal government feels nationally there is no requirement, the provincial government feels there is a local requirement and it is willing to put up its provincial funds to build something. Fine. What we are saying is, whatever that decision may be, once you build a facility, do not destroy an existing pattern of healthy economic life by allowing cut-throat competition for services to exist in your user-pay rates, and we think that there is a real reason for the Canadian transportation to exist in the area of trying to maintain fair competitive pricing between public agencies. That is it.

The Chairman: Thank you, Mr. Lloyd.

Mr. Kempster: In connection with air services, in February 1974, Halifax Board of Trade presented a brief to the Canadian Transportation Committee. Many of the points made at that time remain valid and we would like to repeat some of them again.

Although there are two national trunk carriers in Canada, only one is permitted access to the Atlantic Region. This situation remains unchanged despite the fact that the other national carrier has expressed definite interest in routes to the region, specifically to serve the Metropolitan Halifax market. The Government of Canada has instituted a definite policy in regard to the two national carriers. This policy has recognized Canadian Pacific Airlines as the second national carrier by restricting that airline to a total capacity of one third that of Air Canada. Canada does not end at Montreal. We submit most strongly that if a sufficient market is present on routes to and from the Atlantic Region, the second national carrier should not only be permitted but requested to compete with Air Canada subject to the appropriate restrictions on those routes. Eastern Provincial Airways has worked strenuously to develop regional routes in the Atlantic provinces. Recognition

[*Traduction*]

régions du pays. Si vous voulez recourir à ce système, vous devrez non seulement l'appliquer aux chemins de fer des provinces maritimes, mais également à la Voie maritime du Saint-Laurent, et ce, simultanément. La Chambre de commerce se demande donc quelle est la logique qui sous-tend l'expansion des installations portuaires de la Voie maritime du Saint-Laurent. Cela coûte des millions de dollars parce qu'il y a des sommes considérables d'intérêt impayé qui subsistent simplement pour se débarrasser des fonds. Au diable le principe, semble-t-on dire. Ajustez les comptes, pourvu que cela garantisse la présence d'une grande installation dans un endroit favori. Nous ne voulons pas de l'argent du gouvernement fédéral, et nous sommes très réalistes à cet égard. Nous attendons de tous les gouvernements qu'ils prennent des décisions de capitalisation afin de desservir les nombreuses régions du pays, dans l'espoir que cela sera économiquement avantageux. Tout ce que nous disons c'est qu'il importe peu où vous placez ce capital et dans quelles conditions; vous devez toutefois vous assurer que les frais imposés aux usagers de ces installations sont justes et concurrentiels d'un bout à l'autre du pays. Cela nous semble un principe fondamental et nous ne voyons pas pourquoi le gouvernement fédéral ou les gouvernements locaux ne pourraient pas très facilement collaborer à cet égard. Il se peut que le gouvernement fédéral estime, du point de vue national, que certaines régions ne constituent pas une nécessité, alors que le gouvernement provincial trouve qu'il existe une nécessité locale et est disposé à fournir des fonds pour la construction d'installations. Très bien. Toutefois, quelle que soit cette décision, une fois une installation construite, ne détruisez pas un système économique qui est sain en permettant une concurrence féroce pour certains services, grâce aux taux de financement par l'usager. Nous pensons que le système canadien des transports doit essayer de maintenir des prix concurrentiels et justes entre les organismes publics. C'est tout.

Le président: Merci, monsieur Lloyd.

M. Kempster: En ce qui a trait au service aérien, en février 1974, la Chambre de commerce de Halifax a rprésenté un mémoire au comité canadien des transports. Parmi les opinions exposées à cette époque, beaucoup restent justes, et nous aimerions les répéter.

Bien que le Canada compte deux grands transporteurs sur le réseau intérieur, un seul a droit d'accès à la région de l'Atlantique. Cette situation reste inchangée bien que l'autre transporteur national ait carrément exprimé sont intérêt pour les lignes desservant la région, notamment celles qui desservent le marché de l'agglomération d'Halifax. Le gouvernement du Canada a établi une politique absolue en ce qui concerne les deux transporteurs natinaux. Cette politique range les lignes aériennes du Canadian Pacifique en deuxième place, en limitant sa capacité totale au tiers de celle d'Air Canada. Le Canada ne se termine pas à Montréal. Nous estimons que, s'il existe un marché suffisant sur les lignes aériennes qui desservent la région de l'Atlantique, on devrait non seulement permettre mais demander au deuxième transporteur national de concurrencer Air Canada, sous réserve des restrictions pertinentes quant à ses lignes aériennes. Eastern Provincial Air-

[*Text*]

should be given to this airline, which has grown considerably in recent years and is providing improved services to the Atlantic Region. In considering whether CP Air should be granted access to Halifax from Montreal, proper care should be taken to ensure that it will not have adverse economic effects on Eastern Provincial.

• 1420

The basic function of Air Canada would not be altered by the introduction of C.P. Air into the Atlantic region. Air Canada will rightfully continue to be the dominant force in the large and rapidly expanding Halifax market. In the past, Air Canada has assisted in the growth and development of this area and, with improved service, the airline will continue to play the major role as a national trunk carrier.

Although C.P. Air is at present not pressing its case for extending its service, we believe that its right to so do should be recognized. When the time comes that CP again makes application, it would then be possible to authorize this with minimal delay.

We are pleased to note that the regional carrier has recently initiated an exceptionally fine 'go-and-return in the same day and save 20 per cent businessman's schedule. However, there remains a lack of schedule co-ordination between Air Canada and Eastern Provincial which results in flights on both airlines departing for the same destination within minutes of each other . . .

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Kempster: . . . and then having no more flights for a long period. This has been mentioned to the airlines by the Board of Trade, with no great improvement. We ask that your committee consider asking CTC whether some way can be found to persuade the airlines to spread their flights through the day, or increase the number of flights.

Third Level Service

Subsequent to the CTC hearings, applications were received by CTC from several operators to provide 'Third Level' services to, and between, smaller communities. The route awards have been made but operations, in most cases, have not begun. We believe CTC should be urged to ask the licensees to either provide the service or lose the rights so that they may be awarded to another firm who will.

SCHEDULING AND FREQUENCY OF SERVICE

The national airlines, (in the case of the Atlantic region—airline), have understandably attempted to economize through the introduction of larger and wide-bodied aircraft. These aircraft are extremely efficient and eminently suitable for heavily trafficked routes, particularly those in the more populated areas of Canada. In the Atlantic region the introduction of large and wide-bodied aircraft often means a reduction in

[*Translation*]

ways a travaillé d'arrache-pied pour établir des lignes régionales dans les provinces de l'Atlantique. En envisageant la possibilité d'accorder à CP Air l'accès à la ligne aérienne Montréal-Halifax, il faudra prendre les mesures nécessaires afin de ne pas nuire financièrement à l'Eastern Provincial Airways, société qui a connu une croissance considérable ces dernières années et qui fournit d'excellents services à la région de l'Atlantique.

Le rôle fondamental d'Air Canada ne serait pas affecté par l'arrivée de CPR dans la région atlantique. Air Canada continuera d'être, de bon droit, la force dominante du vaste marché en voie d'expansion rapide qu'est Halifax. Air Canada a contribué à la croissance et au développement de cette région; en améliorant ses services, la ligne aérienne continuera de jouer un rôle important en sa qualité de grand transporteur du réseau intérieur.

Bien qu'actuellement CPR n'insiste pas pour étendre ses services, nous estimons que son droit de le faire pourrait être reconnu. Lorsque CP présentera une nouvelle demande, il sera alors possible de lui octroyer ce droit le plus rapidement possible.

Nous sommes heureux de noter que le transporteur régional a récemment entrepris un excellent programme d'aller-retour dans la même journée, épargnant ainsi 20 p. 100 aux hommes d'affaires. Toutefois, les horaires d'Air Canada et d'Eastern Provincial continuent de ne pas être coordonnés, ce qui signifie que des avions des deux lignes aériennes partent pour la même destination à quelques minutes l'un de l'autre . . .

Une voix: Bravo.

M. Kempster: . . . et que l'on doit ensuite attendre très longtemps avant le prochain vol. La chambre de commerce a mentionné cela aux lignes aériennes, sans pour autant noter des améliorations. Nous aimerions que votre Comité envisage de demander à la CCT de trouver une manière de persuader les lignes aériennes d'échelonner leurs vols sur toute la journée, ou d'en augmenter le nombre.

Service de troisième niveau

Après les audiences tenues par la CCT, cette dernière a reçu de plusieurs exploitants des demandes de fournitures de services de «troisième niveau» entre les petites collectivités. L'octroi des routes a été effectué, mais, dans la plupart des cas, les travaux n'ont pas commencé. Nous pensons que la CCT devrait demander aux exploitants autorisés soit de fournir les services, soit de renoncer à leurs droits afin qu'ils soient octroyés à une autre société qui fournira les services voulus.

HORAIRE ET FRÉQUENCE DU SERVICE

Les lignes aériennes nationales, (lire cela au singulier pour ce qui est de la région atlantique), ont essayé, cela se comprend, d'économiser en recourant à des avions plus importants. Ces avions sont extrêmement efficaces et éminemment adaptés aux lignes aériennes surchargées, notamment celles des régions les plus peuplées du Canada. Dans la région atlantique, leur

[*Texte*]

frequency of service. Such loss of frequency is certainly not desirable.

We recommend that the further introduction of large aircraft be studied very carefully and governed by traffic growth so that the present frequency cannot only be maintained but improved with normal traffic growth.

The business traveller cannot spare the time for flights requiring changes of aircraft. Experience has shown that these changes often result in baggage loss, missed on war connections and subsequent delays. Such fights will be avoided whenever possible, and they are certainly not suitable for business travel.

Just an aside to that, there are far too many incidents, in our opinion, where you have three or four stops in a matter of a 400 or 500-mile flight. This is unsatisfactory. Business definitely requires appropriately scheduled year-round flights. It is not sufficient for business to have adequately scheduled flights for only three to six months of the year. The federal goverment has a number of policies encouraging economic growth through business and industry location in Atlantic Canada. These policies must be supported by quality air service as required by would-be investors for this region.

In conclusion, Mr. Chairman, we, as business people, recognize that costs are rising for everything in Canada—and it costs more to do business today. We can therefore fully appreciate the need for more revenue for the railways, the trucking companies and the airlines.

On the other hand, regional disparity has been recognized by the government as a real problem in Canada.

Transportation costs must be looked at in Canada from a long range point of view. We wold hope you will look at transportation as a tool to help eliminate regional disparity. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Kempster. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the witnesses made some remarks about the abandonment of rail passenger services and they have asked that whatever does remain be upgraded, improved and speeded up. Can we take it then you have taken the matter of the abandonment of rail passenger trains as a fait accompli and that there is no point in fighting it, or is your position that you just feel they should be abandoned?

Mr. Kempster: I think the correct interpretation is that we believe certain substantial modifications should be and will be made, and we felt the best position was to make a positive statement of what we would like to have after those changes have been made. This of course does not preclude other groups saying they want something different, whereas if we said to abandon it, we would be shutting everybody else out.

• 1425

Mr. Benjamin: In your submission I tried to listen carefully to what you said about rail passengers and airlines. Is the

[*Traduction*]

utilisation entraîne souvent une réduction de la fréquence du service qui n'est certainement pas souhaitable.

Nous recommandons que toute introduction supplémentaire de grands avions soit précédée d'une étude très soignée et fondée sur la croissance du trafic, de manière, non seulement à maintenir la fréquence actuelle des vols, mais à l'améliorer au fur et à mesure de la croissance normale du trafic.

La personne qui voyage pour affaires ne veut pas perdre de temps en changeant d'avion. L'expérience démontre que ces transferts entraînent souvent des pertes de bagages, des ratages de correspondances et d'autres retards. Les vols de ce genre devront être évités si possible, et ne sont certes pas adaptés aux voyages d'affaires.

Soit dit en passant, il y a, d'après nous, trop de vols de 400 ou 500 milles avec trois ou quatre escales. Cela est insatisfaisant. Les hommes d'affaires ont absolument besoin de vols bien fixes à longueur d'année. Il ne leur suffit pas d'en avoir trois ou six mois par année. Le gouvernement fédéral a un certain nombre de politiques qui encouragent la croissance économique par l'installation d'entreprises et d'industries dans la région atlantique. Ces politiques doivent jouir de l'appui d'un service aérien de qualité, comme le demandent les éventuels investisseurs dans cette région.

En conclusion, monsieur le président, en notre qualité d'hommes d'affaires, nous constatons que, pour toute chose, les prix montent au Canada, et qu'il en coûte plus pour conclure des affaires aujourd'hui. Nous comprenons donc parfaitement le besoin d'augmenter les recettes des chemins de fer, des entreprises de camionnage et des lignes aériennes.

D'autre part, le gouvernement a reconnu que les disparités régionales constituent un véritable problème au Canada.

Il faut examiner le coût, à long terme, des transports au Canada. Nous espérons que vous considérez les transports comme un outil permettant d'éliminer la disparité régionale. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Kempster. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, les témoins ont fait certaines observations au sujet de l'abandon des services ferroviaires de voyageurs et ont demandé que le peu qui reste soit amélioré et accéléré. Devons-nous donc supposer que vous considérez l'abandon des services ferroviaires aux voyageurs comme un fait accompli contre lequel il est inutile de lutter, ou estimez-vous simplement qu'ils devraient être abandonnés?

M. Kempster: En réalité nous estimons que certaines modifications considérables doivent être apportées et le seront, et nous avons estimé qu'il valait mieux énoncer positivement ce que nous aimerions avoir, une fois ces modifications apportées. Bien sûr, cela n'empêche aucun autre groupe de dire qu'il veut autre chose, si nous vous demandions l'abandon de ces services, le mot de la fin serait dit et plus personne n'aurait à s'exprimer.

M. Benjamin: J'ai essayé d'écouter soigneusement ce que vous avez dit au cours de votre exposé sur les services ferro-

[*Text*]

Board of Trade taking a look at the rational, efficient, energy conservation and everything else between different modes of transportation: rail, air, bus? Has the Board considered the fact that flying DC-9s, DC-8s, 727s, L-1011s and what not 400 or 500 miles, it does not matter whether it is CP Air or Air Canada, they lose money?

Mr. Kempster: It is irrational to have a whole train moving with six people in it and is was really what we, as a Board of Trade of taxpaying businessmen, felt we could legitimately concern ourselves with. We believe there is room for a certain limited amount of rail service and it shoud be there. As a back-up the people must be prepared to use the service; if they are not and at the moment they appear not to be, then we do not think it should simply go on to prove we can do it.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I still have two questions; I am afraid I cannot combine them and I hope you will be tolerant.

Why do you equate a rail passenger system that is inefficient if only six people ride on it when the option is for a fast, intercity, 120-mile-an-hour train from here to Montreal? Nobody is going to take the car or get on a bus or even fly; it provides incentive for people to get on a train. Why judge the rail option on the basis of what we have been experiencing in the light of what other countries have been doing?

Mr. Kempster: To answer your question, I do not think we are. I think our position is actually very close to yours. Give us something decent that we believe has a chance of working out well.

Mr. Benjamin: One last question, Mr. Chairman, regarding the local port authorities. I ran into this on the West Coast last year and with the local port commissions and the autonomy and whatnot they are alleged to be given, I have a fear that Prince Rupert is going to be a loser trying to compete with Vancouver. What is the case with Halifax trying to compete with Montreal or other seaway areas when you are all out there on your own? Have you considered this? After all, on the Montreal to Toronto run, that is where the seats are. What chance has Halifax got all by itself?

Mr. Lloyd: Those seats are there, sir, as long as there is a country to which all parts can subscribe to a common denominator to have a union of Canadian provinces. But if you are going to equate everything to seats that have been the past . . . perhaps it has been the political past consideration, perhaps we do not want to tell people too much because they might raise to much flak. That has been an old saw in politics that has got to go. There is no quetion about it, sir, that Halifax is responding to the market-place. The ships that come to Halifax are not owned by any Canadian goverment: they are not owned in Montreal, they are not owned in Vancouver, they are not owned in Quebec. Some Canadian interests may lie along the line in the total system. But it is the private sector

[*Translation*]

viairs de voyageurs et sur les lignes aériennes. La chambre de commerce examine-t-elle les diverses possibilités efficaces et rationnelles de conservation de l'énergie offertes par les divers modes de transport, c'est-à-dire les chemins de fer, les avions, les autobus? La chambre a-t-elle songé qu'en exploitant des DC-9, des DC-8, des 727, des L-1011 et ce que vous voudrez sur des distances de 400 ou 500 milles, peu importe que ce soit CPR ou Air-Canada qui le fasse, on perd de l'argent.

M. Kempster: Il est irrationnel de se servir de tout un train pour transporter six personnes, et c'est de cela qu'en notre qualité d'hommes d'affaires et de contribuables nous avons jugé devoir nous préoccuper. Nous estimons qu'il y a une certaine place pour des services ferroviaires, et qu'ils devraient être fournis. En contre-partie, les gens doivent être prêts à les utiliser; s'ils ne le sont pas—et il semble que pour l'instant ils ne le sont pas—nous ne pensons pas que les services devraient simplement continuer pour prouver leur utilité.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai encore deux questions à poser; je crains de ne pas pouvoir les combiner en une seule, j'espère que vous serez compréhensif.

Pourquoi parlez-vous d'un service ferroviaire de voyageurs inefficace, avec seulement six usagers? Si le choix offert est celui d'un train reliant cette ville à Montréal à une vitesse de 120 milles à l'heure, personne ne prendra l'auto, l'autobus ou même l'avion; cela encourage les personnes à prendre le train. Pourquoi juger l'option ferroviaire en se fondant sur ce que nous avons connu, alors que nous sommes au courant de ce qui s'est passé dans d'autres pays.

M. Kempster: Pour répondre à votre question, je ne pense pas que c'est ce que nous faisons. Je pense qu'en fait notre position est très proche de la vôtre. Donnez-nous un moyen de transport décent que nous estimerons pouvoir bien fonctionner.

M. Benjamin: Une dernière question, monsieur le président, au sujet des administrations portuaires locales. J'ai eu ce problème sur la côte ouest l'an dernier et, compte tenu des commissions portuaires locales et de l'autonomie qu'on prétend leur donner, je crains que Prince Rupert ne perde au jeu de la concurrence avec Vancouver. Où est la concurrence entre Halifax et Montréal ou d'autres régions maritimes, une fois que l'on est livré à ses propres ressources? Avez-vous songé à cela? Après tout, c'est sur le parcours de Montréal à Toronto que l'on remplit le plus de sièges. Quelles sont les chances de Halifax si elle se retrouve toute seule.

M. Lloyd: Ces sièges sont là, monsieur, tant qu'existera un pays ayant pour dénominateur commun l'union des provinces canadiennes. Toutefois, si vous voulez parler de ces sièges au passé . . . peut-être cela a-t-il été le point de vue politique antérieur, peut-être ne voulons nous pas trop en dire aux gens parce qu'ils risquent de causer trop de problèmes. C'est là une vieille rengaine politique qui doit disparaître. Il est absolument certain, monsieur, que Halifax satisfait aux besoins du marché. Les navires qui mouillent à Halifax n'appartiennent à aucun gouvernement canadien: leurs propriétaires ne sont pas à Montréal, à Vancouver ou à Québec. Il se peut qu'il y ait certains intérêts canadiens dans l'ensemble du système; mais c'est principalement le secteur privé qui exploite les navires.

[*Texte*]

mainly that seizes an opportunity to run the ships. For example, ships come to Halifax now that did not come before there was a container port or the container age.

They come on a system that crosses the Atlantic; they touch at Halifax, go on to ports like New York and other american ports, gather cargo and can get a system of circulation of shipping that makes it economically feasible to offload containers and ship them by rail inland. And they get there sometimes quicker than if they were offloaded from New York.

This has been a response by the private sector. I think you have to tell yourself that if you want the seats to determine whether there will be a million dollars or so spend in Halifax on a container terminal and not in response to the marketplace, if that is what you want, then what in the name of heaven do we have a national government for?

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I wish you luck.

Mr. Lloyd: I know, it is nice to be cynical about it.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

I would like once again to appeal to your sense of fairness in regard to the other witnesses that are here this afternoon. We have at least seven or eight other witnesses and we are limited to aproximately three hours. So I would appeal that you please keep your questions and to the witnesses, your answers, as brief as possible so that you will not infringe on the rights of the other witnesses who are waiting here to be heard. Thank you.

Mr. McRae.

• 1430

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. I think if there was a high correlation between eloquence and development we would not be here—this would be the most developed area in the whole country. I hope I am not being patronizing when I am saying that but I have heard today two presentations of the mayor, which were fine, and the very, very eloquent presentation of Mr. Lloyd, and I heard a couple on Monday in the same area, and they were very, very convincing.

The new act interests me because my constituency is Fort William, part of the city of Thunder Bay, and we are the third largest harbour in terms of tonnage in the country and we have a harbour commission: we do not operate under the National Harbours Board; and I think we can show that this has worked well.

One of the advantages of the new act would be that there would be some regional representation, I hope, and regional representation is the one thing we miss. And I would hope that if you have your own commission and operate independently of the harbours board, arranged through the new act, that you would take very seriously the other parts of the Atlantic, at least the Province of Nova Scotia. I think our great weakness is the fact that we do not have representatives on our board from each of the Prairie provinces, in which case the Prairie

[*Traduction*]

Par exemple, Halifax reçoit maintenant certains navires qui n'y venaient pas quand le port n'était pas équipé pour les conteneurs.

Ces navires traversent l'Atlantique, font escale à Halifax, se rendent ensuite à des ports comme New-York et d'autres ports américains, ramassent leur cargaison, et établissent un plan de navigation selon lequel il est rentable de décharger des conteneurs et de les expédier par rail vers l'intérieur. Parfois, les conteneurs parviennent à leur destination plus rapidement que s'ils avaient été déchargés à New-York.

Telle a été la réponse du secteur privé. Si vous voulez que ce soient les sièges qui décident d'une dépense d'un million de dollars à Halifax pour la construction des terminus par conteneurs, plutôt que le marché lui-même, si c'est cela que vous voulez, je me demande bien pourquoi nous avons un gouvernement national?

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je vous souhaite bonne chance.

M. Lloyd: Je sais, il est facile d'être cynique.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.

J'aimerais encore une fois en appeler à votre logique en ce qui concerne les autres témoins qui comparaissent cet après-midi. Nous avons au moins sept à huit autres témoins, et nous avons à peu près trois heures en tout. Je demande donc, tant aux députés qu'aux témoins, de donner des questions et des réponses très brèves, afin de ne pas priver les autres témoins qui attendent de leurs droits de comparaître. Merci.

Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président. Je pense que, s'il existait des rapports étroits entre l'éloquence et le développement, nous ne serions pas ici; cet endroit serait la région la plus développée de tout le pays. Je ne veux pas me donner un air protecteur en disant cela, mais j'ai entendu aujourd'hui deux exposés du maire que j'ai trouvé intéressants, l'exposé extrêmement éloquent de M. Lloyd, sans compter deux ou trois exposés faits lundi, dans la même région, et tous extrêmement convaincants.

La nouvelle loi m'intéresse parce que ma circonscription est celle de Fort William, qui comprend une partie de la ville de Thunder Bay; du point de vue du tonnage, nous sommes le troisième port au pays; et nous avons une commission portuaire; nous ne relevons pas du Conseil des ports nationaux; je pense pouvoir démontrer que cela a bien fonctionné.

Un des avantages de la nouvelle loi serait de permettre la représentation régionale, et c'est une chose qui nous manque. Si vous avez votre propre commission et fonctionnez indépendamment du Conseil des ports, grâce à cette nouvelle loi, j'espère que vous songerez très sérieusement à d'autres parties de l'Atlantique, et au moins à la province de la Nouvelle-Écosse. Je pense que notre grande faiblesse vient de ce que notre conseil ne comprend pas les représentants de chacune des provinces des Prairies, ce qui amène ces provinces à ne pas

[*Text*]

provinces do not see Thunder Bay as being their port. They see Churchill and all kinds of other things but they do not see it this way, and I think we have to move in that direction.

But I am very disturbed at this particular point, Mr. Lloyd, because I think this act is getting dragged out and I think you might wait another 10 years. I am not sure but I have heard some opposition since I have been in the Atlantic provinces which would lead me to believe that the opposition is strong enough to prevent the act from going any further in the next session. It certainly will not get any further in this session, but in the next session. So I think that your representation should be well taken and that we should be pushing it, because it has some very definite advantages.

I would like also to argue with you a little bit about one particular point, and that is about the St. Lawrence Seaway, and the new rates to pay for operating costs. We feel that the railways were entirely subsidized when they were built—the CPR had great, massive subsidies and so on, and necessarily so—and therefore the idea that the capital costs of the seaway should be borne by the traffic on the seaway does not appeal to us as a particularly logical consequence, given the history of other subsidies in this area.

I would also think that there are some subsidies in the Atlantic provinces. But if you are not getting that kind of support, then I think you have some justification for complaining. But I do not think you have justification at this particular point for saying that we should not subsidize the seaway because I think we already have gone a long, long way in this country to putting these infrastructures in place at no cost to the user.

Mr. Lloyd: I never said you should not subsidize anything. What I said was that I want you to come down consistently in your policy. If you are going to build a capital facility in the country in one plan, and you go to the House of Commons and you say, "We justify this $100 million on the grounds that it is self-liquidating. Look at the interest it is going to pay"; and then you hire a corps of clerks to laboriously record in balance sheets and operating statements accrued interest which never gets paid; then you hire a royal commission and maybe a Peate, Marwick, or somebody or other, and you say, "Tell us what we should do", and they say, "Write it off", they say "Write it off" because it was written off the day you passed it.

I want that day to end. If you want to make a capital expenditure and have faith in using Canadian credit to build a sector of the Canadian economy, all Canadians will applaud you for that; but do not kid us that they are self-liquidating when they are not self-liquidating—and that is the way the seaway was sold to us.

Mr. McRae: I would agree with you that they are not . . .

[*Translation*]

considérer Thunder Bay comme leur port. Elles songent à Churchill et à bien d'autres installations, je pense qu'il va nous falloir faire quelque chose en ce sens.

Toutefois, monsieur Lloyd, j'éprouve de profondes inquiétudes pour l'instant, parce que je pense que l'on retarde l'adoption de cette loi, et que je crains que vous ne deviez attendre encore 10 ans. Je n'en suis pas certain, mais depuis que je parcours les provinces de l'Atlantique, j'ai entendu certaines opinions contraires qui m'amènent à croire que l'opposition est assez forte pour empêcher que la loi aille beaucoup plus loin lors de la prochaine session. Au cours de cette session, elle n'avancera certainement pas, mais elle avancera peut-être au cours de la session prochaine. Je pense donc qu'il faudrait tenir compte de vos instances et les mettre en valeur, parce que vous signalez certains avantages évidents.

J'aimerais également discuter avec vous d'un sujet particulier, celui de la voie maritime du Saint-Laurent et des nouveaux tarifs de péage pour couvrir les coûts d'exploitation. Nous estimons que les chemins de fer ont été entièrement subventionnés lorsqu'ils ont été construits; le CP, entre autres, a joui de subventions massives, chose nécessaire d'ailleurs. Il s'ensuit que l'idée selon laquelle les coûts de capital de la voie maritime devraient être supportés par le traffic qui l'emprunte ne nous semble pas très logique, compte tenu du recours traditionnel aux subventions à cet égard.

Je pense également qu'il y a certaines subventions dans les provinces de l'Atlantique. Toutefois, si vous n'obtenez pas d'appui de ce genre, vous avez le droit de vous plaindre. Je ne pense toutefois pas que vous ayiez raison de dire, pour l'instant, que nous ne devrions pas subventionner la voie maritime, parce que je pense que nous avons déjà beaucoup fait dans ce pays pour installer les infrastructures sans que l'usager ait à en supporter le coût.

M. Lloyd: Je n'ai jamais dit qu'il ne fallait rien subventionner. Ce que j'ai dit, c'est que j'aimerais que votre politique soit cohérente. Si vous voulez construire une installation dans un endroit donné du pays, que vous vous adressez à la Chambre des communes en disant: «Nous justifions cette dépense de 100 millions de dollars en affirmant que ce placement se remboursera de lui-même. Voyez quels intérêts cela va nous rapporter». Ensuite, vous engagez une troupe de commis chargés d'enregistrer minutieusement sur des bilans et des états d'exploitation l'intérêt couru, qui n'est jamais payé; vous engagez alors une commission royale ou peut-être la maison Peate-Marwick, ou une autre, et vous dites: «Dites-nous ce que nous devrions faire». Ils vous répondent: «Annulez la dette.» Et, s'ils vous disent cela, c'est parce que cette dette a été considérée comme annulée le jour même où elle a été accordée.

Je veux que cela cesse. Si vous voulez faire des dépenses de capital et faire confiance au crédit canadien pour construire un secteur de l'économie canadienne, tous les Canadiens vous applaudiront; mais ne nous dites pas que ces placements sont autoréalisables lorsqu'ils ne le sont pas, comme on l'a fait pour la voie maritime.

M. McRae: J'admets avec vous qu'ils ne sont pas . . .

[*Texte*]

The Chairman: I am sorry, Mr. McRae. I do not know if I am being heard out there or not—and I know it is very good and we are all very interested, and we wish we could spend a week in here, but unfortunately we cannot—but I do not want any witnesses who have travelled maybe a few hundred miles or so to appear having to hit their noses on that door. So, please, be brief.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would appreciate it if one thing were clarified here. The witness makes repeated reference to "you" and "your" as if this Committee has the power to make transportation policy. The "you" and "your" is the Liberal government in Ottawa. I am a Conservative member of the Opposition and I do not support their priorities or what they are doing; I am on your side.

• 1435

Mr. Lloyd: I apologize.

The Chairman: Order. How do you expect the recording people to follow this, Mr. McKenzie? There is no way. The girls are going crazy.

Mr. McKenzie: Please.

Mr. McKenzie: The witness commented on the user pay using you, well you cannot use you because you is Mr. Lang. We had Liberal members here today who said they did not support Mr. Lang's user pay. They cannot even get through to him so you can realize the problems that we have as members of the Official Opposition. So user pay is Mr. Lang's business and Mr. Lang will govern by Order in Council and regulation. He will not consult with Parliament. Actually this Committee is nothing but a farce. Since I have been down here, in every newspaper I have picked up, there has been a new transportation policy being announced. They are not even giving us the courtesy of allowing us to finish our hearings so that we can digest all this and make a report and give it to the government. So there you are. There is another example. I think you people down here better look at this government's priorities.

You talked about seats in the Province of Quebec and how they wheel a lot of power. Just look at what they have received from the Liberal government in the Province of Quebec: Mirabel, an unnecessary terminal costing billions of dollars. You people cannot even get a potato . . .

Mr. Corbin: (inaudible)

Mr. McKenzie: Oh, be quiet. You cannot even get a potato shed.

Mr. Corbin: (inaudible)

Mr. McKenzie: Or your heated rail . . .

Mr. Corbin: (inaudible)

Mr. McKenzie: Baloney, and we will be spreading the word a lot more.

[*Traduction*]

Le président: Je regrette, monsieur McRae. Je ne sais pas si l'on m'entend ou non là-bas, tout cela est très bien, nous sommes très intéressés, et je souhaiterais pouvoir passer une semaine ici; malheureusement, nous ne le pouvons pas. Je ne veux pas que des témoins, qui ont parcouru peut-être quelques centaines de milles pour venir nous voir, semblent s'être heurtés à une porte close. Veuillez donc être bref, je vous en prie.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. J'aimerais obtenir un éclaircissement. Le témoin dit constamment «Vous» et «votre», comme si le Comité avait le pouvoir d'établir la politique des transports. Sachez que le responsable est le gouvernement libéral d'Ottawa. Je suis député conservateur, membre de l'opposition, et je n'appuie pas les priorités, les faits ou les gestes du gouvernement. Je suis de votre côté.

M. Lloyd: Veuillez m'excuser.

Le président: A l'ordre. Comment voulez-vous que les responsables de l'enregistrement suivent cela, monsieur McKenzie? Cela est impossible. Les filles sont en train de s'affoler.

Monsieur McKenzie, s'il vous plaît.

M. McKenzie: Le témoin a parlé du système de financement par l'usager en disant «vous», mot dont on ne peut pas se servir, parce que «vous», c'est M. Lang. Aujourd'hui même, nous avons eu des députés libéraux qui ont dit qu'ils n'appuyaient pas la théorie du financement par l'usager de M. Lang. Si ces députés n'arrivent pas à le convaincre, vous pouvez vous faire une idée des problèmes que nous avons, nous, députés de l'opposition officielle. Le financement par l'usager est donc le dada de M. Lang, et ce dernier a recours à des décrets en conseil et des règlements. Il ne consulte pas le Parlement. En fait, le Comité n'est rien qu'une vaste plaisanterie. Depuis que je suis ici, dans chaque journal que j'ai parcouru, on annonce une nouvelle politique de transports. On n'a même pas la politesse de nous permettre de finir nos audiences, d'assimiler tout cela, de préparer un rapport et de le remettre au gouvernement. Voilà donc où nous en sommes. C'est là un autre exemple. Je pense que les habitants de cette région feraient mieux d'examiner les priorités du gouvernement.

Vous avez parlé des sièges au Québec et de la manière dont ils attirent à eux beaucoup de pouvoir. Regardez un peu ce que le gouvernement libéral a donné au Québec: Mirabel, un aéroport inutile qui nous coûte des milliards de dollars. Ici, vous ne pouvez même pas obtenir . . .

M. Corbin: (inaudible)

M. McKenzie: Restez tranquille. Vous ne pouvez même pas obtenir un abri pour vos pommes de terre.

M. Corbin: (inaudible)

M. McKenzie: Ou des rails . . .

M. Corbin: (inaudible)

M. McKenzie: Balivernes, nous allons répandre cette information encore plus.

[*Text*]

The Chairman: Order. I knew we should not have hearings in the afternoon. I certainly hope that we maintain order. There are other people that have to be heard. Please be brief. It is not a political meeting. It is an information getting committee; I have this repeated on several occasions. Let us try to keep it to that just for the courtesy of the witnesses that appear before us.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Just study this government's priorities. You cannot even get a potato shed, or a proper box car but there are millions of dollars for unnecessary air terminals. I am an Opposition member and I am getting some of these goodies that are being spreaded around. I am getting a $15 million hangar that they are going to build for Air Canada. Air Canada has absolutely no requirement for that hangar at all. They do not even know what they are going to do with it. So I am just suggesting to you people, study how this government is spending your tax dollars. We do not agree with it. We object to it. We do everything we can possibly do in opposition. So I would suggest you just go down the list and look how they are spending your tax dollars on a lot of useless projects that are not necessary, when ou cannot even get a potato shed. I will leave that with you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if I could direct a question or two to the witness in respect to some of the detail of the ports policy that is in front of us. If I might, Mr. Chairman, I would like to welcome a very distinguished former member of Parliament, former Mayor of this city, and member of the National Harbours Board. He is an individual with a very deep and very competent financial background, a chartered accountant. He has had a very long and very dedicated professional and public career in our city, and may I say I agree with him on what he said before.

May I ask, Mr. Chairman, whether Mr. Lloyd could direct himself to the question of whether or not any inequities may develop, for example, with respect to civic assessment roles once we get into the new autonomous commission? And we have got to move into some change. Maybe it is ad hoc; maybe it is trial. I hope that over the next few years we can move into whether it is the most efficient method of managing our port structures and systems. Maybe what we are talking about now is ad hoc. I think only time will really tell.

• 1440

But could he direct himself to the inequities that might possibly exist between the cities of Halifax, Saint John, Quebec, and Montreal, for example, with respect to assessments? If we pick up the federal debt instruments of these ports with the hope of setting them all free on some equitable basis, what happens if there is an inequity?

Perhaps I am asking two questions. Are our civic assessment roles and structures fairly evenly distributed between the four cities that, we are talking about? Or is there a possibility of

[*Translation*]

Le président: A l'ordre. Je savais que nous n'aurions pas dû tenir d'audience l'après-midi. J'espère que nous saurons maintenir l'ordre. Il y a d'autres personnes qui doivent être entendues. Veuillez être bref. Ce n'est pas une réunion politique. Nous sommes un comité chargé d'obtenir des renseignements; j'ai répété ceci plusieurs fois. Tâchons de nous en tenir à cela, ne serait-ce que par politesse à l'endroit des témoins qui comparaissent devant nous.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Examinez les priorités du gouvernement. Vous ne pouvez même pas obtenir un abri pour vos pommes de terre ou un wagon adéquat, mais il y a des millions de dollars consacrés à des aéroports inutiles. Je suis député de l'opposition, et j'obtiens certaines des friandises que l'on distribue si généreusement. J'obtiens un hangar de 15 millions de dollars que l'on va construire pour Air Canada. Air Canada n'a absolument pas besoin de ce hangar. Elle ne sait même pas ce qu'elle va en faire. Je pense donc que les habitants de cette région feraient mieux d'examiner la manière dont le gouvernement dépense leurs impôts. Nous ne sommes pas d'accord, nous nous opposons, nous faisons pratiquement tout ce qu'il nous est possible de faire afin de nous y opposer. Je pense donc que vous feriez mieux d'examiner la manière dont vos impôts sont dépensés pour un tas de projets inutiles, alors que vous ne pouvez même pas obtenir un abri pour vos pommes de terre. Je vous laisse le soin d'y réfléchir.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser au témoin une ou deux questions sur les détails de la politique portuaire que nous examinons. Permettez-moi, monsieur le président, de souhaiter la bienvenue à un ex-député du Parlement, un ancien maire de cette ville, un membre du Conseil des ports nationaux. C'est un homme qui a de très profondes connaissances financières, c'est un comptable agréé. Au cours de sa carrière, tant professionnelle que publique, il s'est voué à l'essor de notre ville, et j'aimerais dire que j'approuve ce qu'il a dit antérieurement.

Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Lloyd si des inégalités risquent de survenir dans le rôle d'évaluation des villes, une fois la nouvelle commission autonome établie? Nous devons avoir recours à certaines modifications. Peut-être seront-elles spéciales; peut-être seront-ce des modifications d'essai. J'espère qu'au cours des quelques années à venir nous saurons si c'est la gestion la plus efficace de nos structures et de nos systèmes portuaires. Peut-être parlons-nous pour l'instant de mesures spéciales. J'imagine que seul l'avenir nous le dira.

Le témoin pourrait-il toutefois réfléchir aux inégalités qui pourraient survenir entre les villes de Halifax, Saint-Jean de Terre-Neuve, Québec et Montréal, par exemple, en ce qui a trait aux évaluations? Si nous décidons de libérer la dette fédérale de ces ports de manière équitable, qu'adviendra-t-il au cas où il y a inégalité?

Peut-être suis-je en train de poser deux questions. Nos rôles d'évaluation des villes et nos structures sont-elles réparties de manière assez juste entre les quatre villes dont je parle?

[*Texte*]

some imbalance presenting itself at the very base or in the very structure of this new policy that might lead to difficulties in the future? And if there is, how could we correct that? How do we address ourselves to making certain that, within the market-place, these autonomous commissions have equal access to the market-place, to the business that is there?

Could you perhaps, just for a minute or two, draw on your knoweldge and resources with respect to the assessments as they are now structured, and whether or not there is any possibility of inequities?

The Chairman: Mr. Lloyd.

Mr. Lloyd: Mr. Chairman, Mr. Forrestall has touched upon a very complex question that has preoccupied the members of the Harbours Board and the national government for many years. There was a time when I sat in the chair which you are sitting in when I was promoting grants in lieu of taxes; and another time when I sat in the House of Commons and argued for it. And then I joined the Harbours Board, and the day I joined the Harbours Board I was handed this resolution to the then minister of transport to pay them saying, well, you do it.

The Harbours Board were not reluctant. Then, in Fort William, for example, where there was a port commission, there were no grants in lieu; there are no tax payments paid by port commissions in Toronto. They do not pay them. It seemed that the solution to that problem was to bring everybody under the provisions of the Municipal Grants Act of Canada to avoid an awful lot of complex difficulties. If it is right to pay grants in lieu of taxes on airports and not have that included in the accounting of the airport commission, why is it not right to do the same thing for ports?

That may be an over-simplification, Mr. Forrestall, for what you were seeking, but it answers your question. Furthermore, it shows that you and I, as Nova Scotians, can forget political differences and work for the good of the community. I thought I would throw that one in at the last.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I appreciate what Mr. Lloyd has said to us, but will that stand up? Does it stand up when, in fact, now the grants will not be paid by Ottawa but will be financial responsibility of this autonomous commission? I am aware of what you are saying, and there are so many things that I could say with respect to it.

Mr. Lloyd: Yes. Would it stand up? I think it would. All the municipalities are receiving federal grants in lieu of taxes on federal properties. Montreal receives very substantial sums of money.

There are variances, by the way, in the municipal statutes. For example, in Montreal they have a special exemption for National Harbours Board properties from business occupancy tax. And then, in practice, they do not charge the lessees of properties even though they leased them, but they tell them it is not a lease; it is a permit of occupancy or something.

[*Traduction*]

Serait-il plutôt possible qu'il y ait un certain déséquilibre à la base même de cette nouvelle politique, déséquilibre qui nous mènerait à des difficultés futures? Dans l'affirmative, comment pouvons-nous corriger cela? Comment nous assurer que ces commissions autonomes auront également accès au marché, aux affaires?

J'aimerais que, pour quelques instants, vous puisiez à même vos connaissances en ce qui a trait aux évaluations telles qu'elles s'effectuent actuellement, et que vous me disiez si certaines inégalités sont possibles.

Le président: Monsieur Lloyd.

M. Lloyd: Monsieur le président, M. Forrestall vient de traiter d'une question très complexe qui préoccupe les membres du Conseil des ports et le gouvernement national depuis bien des années. A une certaine époque, alors que je siégeais à la chaise que vous occupez actuellement, je favorisais les subventions plutôt que les taxes; un autre moment, alors que je siégeais à la Chambre des communes, j'ai présenté des arguments en faveur de cette option. Ensuite, je suis devenu membre du Conseil des ports, et, le jour même où j'en suis devenu membre, on m'a remis une résolution qui s'adressait au ministre des Transports de l'époque en vue de verser ces subventions; en somme, on m'a dit: Eh bien, fais-le.

Le Conseil des ports ne s'y est pas opposé. Ensuite, à Fort William, par exemple, il n'y avait pas de commission portuaire, il n'y avait pas de subventions au lieu de taxes, puisque les commissions portuaires de Toronto ne versent pas de taxes. Il semblait que la solution à ce problème serait de soumettre tout le monde aux dispositions de la Loi sur les subventions aux municipalités, afin d'éviter un tas de difficultés très complexes. Si, pour les aéroports, on accepte que soient payées des subventions plutôt que des taxes, si on accepte de ne pas inclure cela dans la comptabilité de la Commission aéroportuaire, pourquoi ne peut-on en faire autant pour les ports?

C'est peut-être trop simplifier les choses, monsieur Forrestall, mais cela répond à votre question. En outre, cela montre que vous et moi, en notre qualité d'habitants de la Nouvelle-Écosse, pouvons oublier nos différends politiques et travailler pour le bien de la collectivité. J'ai pensé devoir dire cela en dernier.

M. Forrestall: Monsieur le président, je comprends ce que nous a dit M. Lloyd, mais cela marchera-t-il? Cela marchera-t-il, en fait, maintenant que les subventions ne seront plus versées par Ottawa, mais relèveront de cette commission autonome? Je suis au courant de ce que vous dites, et il y a tant de choses que je pourrais dire à ce sujet.

M. Lloyd: Oui. Cela marchera-t-il? Je pense que oui. Toutes les municipalités reçoivent des subventions fédérales au lieu de taxes sur les propriétés fédérales. Montréal reçoit des sommes considérables.

Soit dit en passant, il y a des différences entre les règlements municipaux. Par exemple, à Montréal, les propriétés du Conseil des Port nationaux sont spécialement exemptées de la taxe pour occupation de locaux d'affaires. Ensuite, en pratique, ils ne prélèvent pas de taxes auprès des locataires des propriétés, même s'ils les ont louées, ils leur disent que cela n'est pas un

[*Text*]

Mr. Forrestall: But this thing does lead to a national state of confusion.

Mr. Lloyd: Now, if you were to go to municipal grants procedure, then, obviously, you would have the experience of that. You would have, at least, a measure of uniformity from the federal treasury to assist municipalities in providing services where there is a large or small quantity of federal properties in service.

• 1445

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. I am sorry, but I will have to terminate the questions and answer. It is unreal. We have gone over our time and you are going to have to answer to those people who probably will not get on this afternoon.

Mr. Kempster and Mr. Lloyd, it has been an honour, and thank you very much for appearing before us.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: I would like now to call up, from the Halifax/Dartmouth Port Commission, Mr. J. Mingo, who is the Chairman, and Mr. James Clarke, who is the Executive Director. Mr. Mingo has an opening statement for the Committee. Mr. Mingo.

Mr. Mingo (Chairman, Halifax/Dartmouth Port Commission): Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, I would very quickly like to associate myself with the words of welcome that I am sure were expressed by everyone else in Halifax who has greeted you in the last two days. We are very, very pleased to see you come here and we appreciate the effort you are making to listen to us.

We also appreciate that you recognize that each of us analyzes our problems perhaps a little differently; we do not always speak with the same unified voice. This may make it a little confusing from your standpoint. Nevertheless, although I am speaking only on behalf of the Halifax/Dartmouth Port Commission, I am sure I am echoing the views of all citizens of this community in saying that we are grateful for your coming and we hope that you come back again for the same purpose in the not to distant future.

Now, asking a Haligonian to talk about transportation, and this is what I was asked to do in the brief invitation I received from the Clerk of your Committee, is really like asking almost anyone else to talk about what is wrong with the world. For us it is a vast subject. It controls or seems to control much of our economic destiny.

The first point I wish to make is that I am going to confine myself to just two or three aspects of it this afternoon. I am not going to talk about containerization, which in many ways is the prime interest of those of us who worked to develop the Port of Halifax because our greatest potential lies in that area. I will be followed on this program this afternoon by Mr. F. H. Howard, the President of Halterm and Halicon, and he will deal with that subject. I simply wish to associate myself with

[*Translation*]

bail; c'est un permis d'occupation, ou quelque chose de ce genre.

M. Forrestall: Mais cela mène à une confusion nationale.

M. Lloyd: Évidemment, si l'on se fiait aux procédures de subventions municipales, on aurait l'expérience de cela. Il y aurait, au moins, une certaine uniformité dans la manière dont le Trésor fédéral aiderait les municipalités à fournir des services dans les endroits où il existe un nombre élevé ou restreint de propriétés fédérales exploitées.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Je regrette, mais je dois devoir mettre fin aux questions et réponses. C'est incroyable. Nous avons dépassé le temps qui nous est alloué et nous allons devoir répondre aux personnes qui ne pourront probablement pas comparaître cet après-midi.

Monsieur Kempster, monsieur Lloyd, tout l'honneur est pour nous; merci beaucoup pour avoir comparu devant nous.

Des voix: Bravo!

Le président: J'aimerais maintenant donner la parole aux représentants de la Commission portuaire de Halifax/Dartmouth, soit M. J. Mingo, président, et James Clarke, directeur exécutif. M. Mingo a une déclaration préliminaire pour le Comité. Monsieur Mingo.

M. J. Mingo (président, Commissaire portuaire de Halifax/Dartmouth): Merci, monsieur le président. Messieurs, j'aimerais très rapidement me joindre à tous ceux qui, j'en suis certain, vous ont souhaité la bienvenue à Halifax et qui vous y ont rencontrés au cours des deux derniers jours. Nous sommes très heureux de vous voir parmi nous, et nous vous savons gré de vos efforts en vue de nous entendre.

Nous savons également, vous constatez que chacun de nous analyse ces problèmes de manière un peu différente; nous ne parlons pas toujours d'une voix unie. Cela vous rend les choses peut-être un peu confuses. Toutefois, bien que je parle uniquement au nom de la Commission portuaire de Halifax/Dartmouth, je suis certain de rendre compte des points de vue de tous les citoyens de cette collectivité en disant que nous vous savons gré d'être venus ici, et que nous espérons que vous y reviendrez pour la même raison, et ce, d'ici peu.

Demander à un habitant de Halifax de parler des transports, comme l'a fait le greffier du Comité dans la courte invitation qu'il m'a envoyée, c'est un peu comme demander à n'importe qui d'autre de parler de tout ce qui va mal de par le monde. Pour nous, c'est un sujet très vaste. Il contrôle ou semble contrôler une très grande partie de nos destinées économiques.

J'aimerais d'abord vous dire que je vais m'en tenir à deux ou trois aspects des transports, pour cet après-midi. Je ne vais pas parler de l'utilisation des conteneurs, qui, de bien des manières, constitue l'intérêt principal de ceux d'entre nous qui ont participé à l'élaboration du port de Halifax, étant donné que c'est là que se trouve notre plus grand potentiel. Je serai suivi, cet après-midi, par M. F. H. Howard, président de Halterm and Halicon, qui traitera de ce sujet. Je désire simplement

[*Texte*]

his remarks in advance. I am not going to talk to you about the potential at Halifax for air-sea movements, movements arriving at Halifax by sea and moving out of Halifax inland by air, because Mr. Howard will talk about that as well, and, I think, make some suggestions as to what the federal government might do to promote the development of what is perhaps a somewhat new aspect of transportation technology.

What I would like to talk about this afternoon is just two subjects. One I am sure you are quite familiar with, from the debates in the House of Commons last year and this, the at-and-just rates, and the second is one that my predecessor here was discussing to some extent, the new Canadian ports policy.

As must be apparent to you, and will be apparent to you before the day is out, we are very proud of our port in Halifax, our port operation. I am sure this impression is coming through. We regard it as our most important local national resource, the one we must develop and utilize as best we can if we are going to have a private sector, an economic base here other than the Public Service. I am sure you perhaps realize that really the Public Service is the base of the economy at Halifax, the federal Pulic Service, and the provincial public service and its subsidiary operations, associated operations. Really, the first private sector operation of great significance in terms of dollars of investment and amount of employment that we encounter is the port operation. This is why we have turned so much of our attention to it.

• 1450

You have also listened to people talk about subsidies paid either here or elsewhere. One point I would like to make at the beginning is that it is my understanding that the current estimates of the Department of Transport run approximately $1.8 billion a year, and in the sense in which I, at least, use the term, that is what the user does not pay, and what the user does not pay and what the government pays is a subsidy. So, we are talking in terms of total federal government subsidies of the order of $1.8 billion, and if you add the deficits of the Crown corporations that are engaged in transportation, it is probably $2 billion.

What share of this subsidy does the Port of Halifax get? So far as I know, and I do not purport to know everything, the only two subsidies that our port operation gets in Halifax are at-and-East rates and, when we have a deficit on the operating side of the National Harbours Board, there is a Parliamentary vote to cover it. I do not know of any others. All the rail movements in and out of Halifax are totally unsubsidized, apart from the at-and-East rates. This is not generally understood, and, so far as I know, if the at-and-East rates are removed, we, in Saint John, will be one of the only two ports in Canada out of which it will be possible for the western grain grower to export his grain and not have the benefit of a rail subsidy, either a government-paid subsidy or an internal subsidy provided by the railways as a result of the Crow rates.

[*Traduction*]

m'associer d'avance à ce qu'il dira. Je ne vais pas vous parler du potentiel de Halifax pour le trafic air-mer, trafic qui arrive à Halifax par mer et en sort par voie aérienne, parce que M. Howard en parlera également et, si je ne m'abuse, vous fera certaines suggestions quant aux mesures que peut prendre le gouvernement fédéral pour promouvoir le développement d'un aspect assez neuf de la technique des transports.

Cet après-midi, j'aimerais parler de deux sujets. Il en est un que vous connaissez, j'en suis certain, ne serait-ce que par les débats de la Chambre des communes de l'an dernier, et il s'agit des taux des provinces atlantiques et de l'Est. Le deuxième sujet est celui dont mon prédécesseur ici discutait, dans une certaine mesure, celui de la nouvelle politique des ports canadiens.

Comme vous devez vous en rendre compte, et vous vous en rendrez compte avant la fin, aujourd'hui, nous sommes très fiers de notre port, à Halifax, de l'exploitation de notre port. Je suis certain que vous avez perçu ce sentiment. Nous le considérons comme la plus importante de nos ressources nationales et locales, celle que nous devons développer et utiliser de notre mieux si nous voulons favoriser le secteur privé et établir ici une base économique autre que la fonction publique. Vous vous rendez compte, j'en suis certain, qu'en réalité la fonction publique constitue la base de l'économie de Halifax; il s'agit de la fonction publique fédérale, de la fonction publique provinciale et ses organismes connexes. En réalité, la première activité du secteur privé qui ait une grande importance du point de vue de l'argent investi et du nombre de personnes employées est l'activité portuaire. C'est pourquoi nous lui avons consacré tellement d'attention.

Vous avez également entendu les gens parler de subventions versées ici ou ailleurs. Tout d'abord je crois comprendre que le budget actuel du ministère des Transports est d'environ $1.8 milliard par année. C'est à mon sens ce que l'utilisateur ne paie pas; ce qu'il ne paie pas, c'est le gouvernement qui le paie en subventions. Il s'agit donc de subventions globales du gouvernement fédéral de quelque $1.8 milliard; si vous ajoutez les déficits des sociétés de la Couronne qui s'occupent de transport, il est probablement de $2 milliards.

Quelle portion de cette subvention le port d'Halifax reçoit-il? A ma connaissance, et je ne prétends pas tout connaître, les seules deux subventions que reçoit le port d'Halifax pour ses activités portuaires, sont fondées d'abord sur les tarifs des provinces atlantiques et de l'Est, et lorsque nous avons un déficit au chapitre de l'exploitation du Conseil des ports nationaux, on vote un crédit parlementaire. Je ne connais pas d'autre subvention. Le transport ferroviaire entrant et sortant d'Halifax n'est pas du tout subventionné, sauf pour les tarifs des provinces atlantiques et de l'Est. A ma connaissance, si ces derniers tarifs étaient enlevés, nous serions à Saint-Jean un des deux seuls ports au Canada à partir desquels un producteur de céréales de l'Ouest pourrait exporter ses céréales et ne pas profiter de subventions ferroviaires, subventions payées par le gouvernement ou subventions internes offertes

[*Text*]

First of all, I would just like to deal in some specifics with the significance of the at-and-East rates to our local port economy. Section 272 of the Railway Act—that is the section in question—provides for a fixed level of rates on export flouring grain by Eastern Canadian ports. It also provides an avenue for railways to receive compensation from government at a level above the frozen rates. Halifax has traditionally enjoyed participation in export grain movements of the order of 15 million bushels annually. These movements are primarily in wintertime and are ancilliary to the operations of the Canadian Wheat Board generally; they store particular types of grain here which they need to make up orders or to supply particular requirements of customers.

Additionally, the grain elevators provide storage and handling services for a local brewery or a local flour mill and provide a very important service to domestic feed stock users. This is not generally appreciated in Halifax itself, but it certainly is appreciated by the agricultural industry in Nova Scotia and really the grain elevator, quite apart from our port operations, is a cornerstone of that industry.

Should the at-and-East rates be removed, the NHB elevators would, in our judgement, have to be closed down. First of all, they would cease to participate in the export grain movements. There is no way, on the basis of the economics to which we have been exposed, that any export grain would move through those elevators after that happened. The impact of that on the operation of the elevators would be such that they could not continue to operate without a substantial subsidy, which they do not now receive, except to the extent that they participate in this operating deficit of the National Harbours Board of Halifax of the order of $500,000 a year or so in the last couple of years. If they closed down, they would have an effect, as indicated, on our local flour mills, our breweries, but even more importantly than all that, on our feed and livestock producers.

In addition, as a result of the at-and-East rates, we have enjoyed in recent years an increasingly large volume of flour movements with the result that the quarter just completed in Halifax, or at least the first three months of this year, have been our best three months in more than a decade in great bulk general cargo. This is how significant this traffic is to us.

• 1455

In 1975 we moved 187,000 tons to the port and in 1976 the number was 201,000 tons. By the end of March this year we had moved 144,000 tons, and we anticipate that we may approximate 275,000 tons this year. We move all this out, with all of its ramifications for our waterfront work force and for the industries associated with them. The problem we have in Halifax is understanding why we have been picked upon for the honour of giving up this little subsidy in the order of $11 million, I believe, in 1975, and perhaps in the order of $12 million or $13 million last year; maybe a little higher this year

[*Translation*]

par les chemins de fer en vertu des tarifs du pas du Nid-de-Corbeau.

Je parlerai tout d'abord en détail de l'importance des tarifs des provinces atlantiques et de l'Est pour notre économie portuaire locale. L'article 272 de la Loi sur les chemins de fer—c'est l'article qui s'applique—prévoit un niveau fixe de tarifs pour l'exportation des céréales de meunerie à partir des ports canadiens de l'Est. Il prévoit également que les chemins de fer pourront recevoir des indemnisations du gouvernement à un niveau supérieur aux taux bloqués. Halifax participe depuis longtemps au transport de céréales d'exportation qui est de 15 millions de boisseaux par année. Ce transport se fait principalement en hiver et est subordonné en général aux activités de la Commission canadienne du blé; la Commission entrepose ici certains types de céréales dont elle a besoin pour remplir les commandes ou pour répondre aux besoins de clients.

De plus, les élévateurs de céréales offrent des services d'entreposage et de manutention aux brasserie locale ou minoteries locales de même qu'un service très important aux utilisateurs domestiques, des stocks de provendes. Ce n'est pas apprécié en général à Halifax, mais ce l'est certainement dans l'industrie agricole de la Nouvelle-Écosse. Les élévateurs à céréales non seulement participent à nos activités portuaires, mais sont aussi la pierre angulaire de notre industrie.

Si les tarifs des provinces atlantiques et de l'Est étaient supprimés, les élévateurs du Conseil des ports nationaux devraient à notre avis, être fermés. Ils cesseraient tout d'abord de participer au transport des céréales d'exportation. A cause de notre économie, il ne serait pas possible après cela que les céréales d'exportation passent par ces élévateurs. L'impact sur les activités des élévateurs serait tel qu'ils ne pourraient continuer à fonctionner sans une subvention importante, qu'ils ne reçoivent pas actuellement, sauf dans la mesure où ils participent au déficit d'exploitation du Conseil des ports nationaux d'Halifax, qui s'est élevé à quelque $500,000 par année depuis quelques années. Si les élévateurs étaient fermés, les minoteries et les brasseries locales en subiraient le contre-coup, mais davantage encore les éleveurs de bétail et les producteurs de fourrage.

De plus, à cause des tarifs des provinces atlantiques et de l'Est, nous avons au cours des dernières années connu un transport de farine plus important. Il s'ensuit que le dernier trimestre à Halifax représente nos trois meilleurs mois depuis dix ans dans le transport en vrac des marchandises. Voilà quelle est l'importance de ce trafic pour nous.

Nous avons transporté 187,000 tonnes au port, en 1975 et, en 1976, 201,000 tonnes. A la fin de mars cette année, nous avions transporté 144,000 tonnes et nous prévoyons d'atteindre environ 275,000 tonnes cette année. A l'expédition elle-même, viennent s'ajouter toutes sortes d'activités, au port et dans les industries qui y sont associées. Nous avons un problème à Halifax. Nous essayons de comprendre pourquoi nous avons été choisis, pourquoi on nous a fait l'honneur de nous donner cette petite subvention de quelque $11 millions, je crois, en 1975, et peut-être de $12 millions ou $13 millions cette année.

[*Texte*]

if the rail rates increase. Mind you, of that $11 million to $13 million for at-and-East, only a part comes to Halifax; it is partly Saint John and a little bit Montreal. So we just get a fraction of that $11 million to $12 million. Add to that our deficit on the National Harbours Board operation, and that is our total subsidy for our waterfront operation.

Why have we been singled out for the distinction of giving up these subsidies or the at-and-East subsidy when water transportation, rail transportation, air transportation, all other forms of transportation elsewhere, are heavily subsidized to an aggregate amount of about two billion dollars? I have discussed this with people in Ottawa and they say they are going to raise the rates from the Seaway, they are going to do something about the trawls and some other things. I say fine, but you cannot do it in sequence, and if you do, you are not going to begin with us. If you are going to make the user pay, then make the user pay. But this happens concurrently, and in any event it does not begin here in a part of the country where the government has spent a lot of money in order to build up the economy; a part of the country which, without agreement, everybody knows is trailing the rest of the country in economic development, level of standard of living and, indeed, in potential on the basis of known resources. That is just not the way to run a country.

Quite apart from that, if you decide to close out a subsidy, I think the way to do it is gradually and not the way it was proposed last year, and I guess as again proposed by the legislation, which is to cut it out immediately. If it were done gradually there is some possibility that we could adjust in some way, but when it is just closed out like that our elevator will close down, and nature will take its course from there.

We are informed that the reason this was picked upon is because the department was advised it had to reduce expenditures by $31 million as its contribution to the policy of fiscal restraint introduced last year, and this was an easy item to select. Now that might not be correct; I cannot testify that it is. However, the fact is, again on the basis of what I have been told, that the last year this policy of repealing the rates was introduced, the budget of the Department of Transport was, as a result of this and other reductions they made, reduced by $31 million. Of that, $23 million came out of the Atlantic provinces because there were other things, and of the $23 million, $11 million was at-and-East. We just cannot understand that down here.

Mr. McRae: Testimony to the eloquence of those who argue against subsidies from the Atlantic provinces.

• 1500

Mr. Mingo: Well, you would know better than I perhaps, but . . . Is somebody addressing me?

The Chairman: It is all right. Sorry, Mr. Mingo.

Mr. Mingo: If I may, I would like to move on to the Canadian Ports policy. I am not quite sure when the ideas first began to surface, the first announcement I remember was

[*Traduction*]

Ce sera peut-être un peu plus élevé cette année, si les tarifs ferroviaires augmentent. Ne vous en déplaise, de ces 11 à 13 millions pour les tarifs des provinces atlantiques et de l'Est, une partie seulement est allouée à Halifax, une partie à Saint John et un peu à Montréal. Nous n'obtenons donc donc qu'une fraction de ces 11 ou 12 millions. Ajoutez à cela notre déficit pour les opérations du Conseil des ports nationaux, cela représente notre subvention totale pour les activités portuaires.

Pourquoi avons-nous été choisis pour ce sacrifice; renoncer aux subventions ou aux tarifs des provinces atlantiques et de l'Est, alors que le transport par eau, par chemin de fer, par air, et toutes les autres formules de transport ailleurs sont subventionnées fortement pour une somme globale d'environ $2 milliards? J'en ai discuté avec des gens à Ottawa et ils ont dit qu'ils allaient augmenter les tarifs de la voie maritime, qu'ils allaient faire quelque chose pour les chalutiers et autres choses encore. Je réponds que c'est très bien, mais vous ne pouvez pas faire tout cela à la suite: si c'est le cas, ne commencez pas par nous. Si vous voulez que ce soit l'utilisateur qui paie, faites-le payer. Mais cela se fait concurremment, et de toute façon cela ne doit pas commencer ici dans une partie du pays où le gouvernement a dépensé beaucoup d'argent pour remonter l'économie, une partie du pays qui, sans aucun doute, chacun le sait, est à la traîne pour l'expansion économique, le niveau de vie et le potentiel de ressources connues. Ce n'est pas une façon de diriger un pays.

De plus, si vous décidez de supprimer une subvention, il faut le faire progressivement, et non pas comme cela a été proposé l'an dernier et comme le propose, je crois, la loi, c'est-à-dire immédiatement. Si c'est fait progressivement, il y a possibilité d'ajustement, mais si la subvention est simplement supprimée, nos élévateurs devront fermer, et la nature suivra son cours.

On nous a dit que la raison de cette décision, c'est que le ministère a été avisé de réduire ses dépenses de $31 millions, comme contribution à la politique d'austérité fiscales adoptée l'année passée. C'est un choix facile à faire. Ce n'est peut-être pas exact. Je ne peux rien prouver. Toutefois, il n'en reste pas moins, d'après ce qu'on m'a dit, que l'an passé la politique visant à abroger les tarifs a été présentée, le budget du ministère des Transports a été, à la suite de cela et d'autres réductions, diminué de $30 millions. De cette somme, $23 millions venaient des provinces Atlantiques, car il y avait aussi autre chose; de ces $23 millions, $11 millions représentaient les tarifs des provinces atlantiques et de l'Est. Nous ne pouvons pas comprendre cela.

M. McRae: C'est un hommage à l'éloquence de ceux qui veulent supprimer les subventions accordées au provinces atlantiques.

M. Mingo: Vous le savez peut-être mieux que moi, mais . . . Est-ce que quelqu'un me pose une question?

Le président: C'est très bien, excusez-moi, monsieur Mingo.

M. Mingo: Si vous me le permettez, j'aimerais maintenant parler de la politique portuaire canadienne. Je ne sais pas très bien d'où viennent ces idées, la première annonce, si je me

[*Text*]

made in July 1975 by the then Minister of Transport. But there has been no Green Paper that I know of and no White Paper, apart from a speech and a Blue Book issued by the Minister of Transport last September, following a speech he made in Charlottetown. The Blue Book contains an outline of the proposed new structure; it does not contain any of the fine print. And so far as I know, the fine print will not be available to the public until the bill is introduced in the House. I understand that the bill was supposed to be drafted by yesterday and it may well be introduced in the House very shortly. But I do not know who has seen it, certainly nobody here has seen it that I know of. And as I say, the fine print will be extremely important.

The first point we wish to make is that, when the bill is introduced, we hope there will be a pause before it is enacted, to enable people who have not had the opportunity of seeing the bill to read the fine print, consider its implications for their own community and make representations to this Committee. We would hope that this Committee would be in a position to receive and hear those representations and, if necessary—and I realize this may not be easy—to do some rethinking of the bill before it is passed. There is no point in having hearings and representations if we are only going through a formality, if the bill is pretty well cut and dried and it is going to go through the way it is. The tenor of everything I have said would indicate that this bill can be of tremendous significance for this area.

On the basis of such information as I have been able to obtain about the bill—I am thinking of a newspaper article that was published by *The Gazette* last fall, which purported to be instructions to the draftsmen on how to draft it, and such conversations as I have had with officials in the Ministry of Transport, who either have some knowledge of the bill or perhaps even are working on it—we in Halifax have a number of reservations. It may be the reservations are not well founded; until we read the fine print, we will not know—I want to make that clear. But, on the basis of such information as we have been able to obtain about the bill, we have these reservations, three of which are these. First, there is not much point in giving local ports local autonomy legally, if, on the basis of their track record, they cannot handle their situation financially. There is absolutely no sense in that at all. Until you see how they can handle their problems financially, you are only kidding yourself if you think you are giving them any autonomy by giving them legal autonomy. Nobody has real autonomy, not even a private citizen, if he cannot handle his problems financially; he is in the hands of somebody else.

We are not satisfied at the moment—and, again, this is a reservation that may be ill-founded, because we have not seen what homework has been done—that sufficient homework has been done by the people in the Ministry of Transport to know whether they have solved this problem or not. Indeed, this is a commentary to some extent on our political system, because the myth is that the people who are elected to Parliament, those who sit in the Cabinet, really do the thinking. But, when you get down to a matter like this, as I am sure you gentlemen know much better than I, this is not the case at all. The

[*Translation*]

souviens bien, a été faite en juillet 1975 par le ministre des Transports d'alors. Il n'y a pas eu de Livre vert, à ma connaissance, ni de Livre blanc, sauf un discours et un Livre bleu publié par le ministre des Transports en septembre dernier, à la suite d'un discours qu'il a fait à Charlottetown. Le Livre bleu contenait un aperçu de la nouvelle structure proposée, mais il ne donnait aucun détail. A ma connaissance, les détails ne seront pas disponibles pour le public avant que le bill soit présenté en Chambre. Si j'ai bien compris, la rédaction du bill devait être terminée hier et il sera peut-être présenté en Chambre très bientôt. Je ne sais pas qui l'a vu, je ne pense pas que personne ici soit au courant. Je le répète, les détails seront extrêmement importants.

Le premier point que nous voulons soulever losrque le bill sera présenté—nous espérons qu'il y aura un délai avant la promulgation—c'est de donner aux gens l'occasion d'examiner le bill, de lire le texte en petits caractères, de penser à l'impact qu'il pourrait avoir sur la collectivité et de présenter des instances au Comité. Nous espérons que le Comité sera en mesure de recevoir et d'entendre ces instances et, si nécessaire—je réalise que ce ne sera peut-être pas facile—de repenser le bill avant qu'il soit adopté. Cela ne sert à rien d'avoir des audiences et de recevoir des instances si ce n'est qu'une formalité, si le bill est presque définitif et s'il doit être adopté tel quel. Je vous l'ai dit, le bill pourrait être très important pour cette région.

En me fondant sur les renseignements que j'ai pu obtenir à ce sujet—et je pense à l'article publié par la *Gazette* l'automne dernier et relatif aux instructions données aux rédacteurs, je pense aussi aux conversations que j'ai eues avec les hauts fonctionnaires du ministère des Transports, qui ont une certaine connaissance du bill ou ont travaillé au texte—nous, à Halifax, avons un certain nombre de réserves. Peut-être qu'elles ne sont pas fondées, mais tant que nous n'aurons pas lu le texte, nous ne le saurons pas. Je veux que ce soit bien clair. A la lumière des renseignements que nous avons pu obtenir, nous avons au moins trois réserves: premièrement, il est inutile de donner ux ports locaux une autonomie locale juridique si, compte tenu de leurs activités antérieures, ils ne peuvent tenir le coup financièrement. Cela n'a absolument aucun sens. Tant que vous ne saurez pas comment ils peuvent faire face à leurs problèmes financiers, vous ne faites que vous leurrer si vous croyez leur donner une autonomie en leur accordant des pouvoirs juridiques. Personne n'a vraiment d'autonomie, pas même un citoyen privé, s'il ne peut faire face à ses problèmes financiers. Il est à la merci de quelqu'un d'autre.

Nous ne sommes pas convaincus pour le moment—et là encore c'est une réserve qui est peut-être mal fondée, car nous n'avons pas encore vu ce que vous avez fait—que les représentants du ministère des Transports se sont suffisamment penchés sur le problème. La remarque porte jusqu'à un certain point sur notre système politique, car le mythe existe selon lequel ceux qui sont élus au Parlement, qui siègent au Cabinet, sont seuls capables de réfléchir. Lorsque vous voyez une situation comme celle-ci, messieurs, vous savez, mieux que moi, que ce n'est pas du tout le cas. La réflextion, lorsqu'elle

[*Texte*]

thinking, when it is done, is done by people in the Ministry of Transport and, at best, two or three members of the Cabinet may have the opportunity to understand it. That is the way the system works. This is why it needs the maximum of scrutiny from the outside. Therefore, I reiterate my first request that there be this pause.

• 1505

One trouble with the whole concept may be that it is premised on the idea that the user can pay, that these local authorities will, generally speaking, produce enough revenue to pay all their operating expenses and to finance their capital projects, which, at the moment, is not true of Canadian ports, except possibly Vancouver, and I am not that familiar with the economics of Vancouver to know how true it is of it. If they are not going to be able to finance their capital projects out of their own revenue, on what basis are their capital projects going to be financed? Well, probably on the basis as they are now: on the basis of initiatives taken by senior people in the department in Ottawa leading to grants and non-repayable loans. That has been the history of the financing of port projects in this country.

But, if that is the case, the system does not contemplate that very explicitly, at least to the extent that we know anything about it. The procedure for processing applications for subsidies for capital projects, such as our second container terminal, or other port facilities in Halifax, is not apparent from any information we have. When we see the bill, we will look to see whether it is provided for there. And, if it is provided for, what criteria are there for reaching these judgments? What criteria do you apply to determine whether or not you are going to spend $30 million on a second container terminal in Halifax, or $30 million on a second container terminal, in Montreal, or $30 million on a second container somewhere else, or another equally expensive capital project for which the user cannot pay the entire cost, at least not intitially. You cannot finance these in the private sector, unless you can convince the people you borrow the money from that you can pay it back. And you cannot do that, unless you can convince them that you are going to make money from the start and continue making money throughout the lifetime of the project until the loan is repaid. Well, there are no port facilities anywhere that I know of that can obtain that kind of financing; even in Rotterdam and New York, they do not operate like that.

That is the first reservation. It may or may not be well founded. We cannot tell until we see the fine print.

The second reservation relates to the management structure. The management structure of the National Harbours Board does not function effectively, in my judgment, because it is run by a committee at the top, led by a nominal chairman who does not have the kind of authority over the operations of the board that a chief executive officer in a private corporation has. These are subtle things, but nevertheless they are very real. I have seen times when the Chairman of the National Harbours Board could not even schedule a meeting of the

[*Traduction*]

est faite, est faite par des représentants du ministère des Transports, et tout au plus, deux ou trois membres du Cabinet auront peut-être l'occasion de comprendre. Voilà comment le système fonctionne. C'est pourquoi il est nécessaire qu'on obtienne à l'extérieur le maximum d'examen. Par conséquent, je renouvelle ma première demande, qu'il y ait un délai.

Une des difficultés avec cette idée, c'est qu'elle a pour prémisse que l'utilisateur doive payer, que les autorités locales auront, de façon générale, suffisamment de revenus pour payer toutes les dépenses d'investisement et de financement des projets, ce qui n'est pas le cas pour le moment dans un port canadien, sauf peut-être pour Vancouver. Je ne connais pas très bien la situation économique pour savoir si c'est vrai ou non dans le cas de Vancouver. S'ils ne peuvent pas financer leurs projets d'investissements à partir de leurs propres revenus, comment ces projets seront-ils finances? Probablement de la façon dont ils le sont maintenant: par des initiatives prises par certains hauts fonctionnaires du ministère à Ottawa, c'est-à-dire des subventions et des prêts non remboursables. C'est l'histoire du financement des projets portuaires au pays.

Si c'est le cas, le système ne le prévoit pas de façon explicite, dans la mesure du moins où nous le connaissons. La méthode d'étude des demandes de subventions pour des projets investissements, comme pour notre second terminal de conteneurs ou pour d'autres installations portuaires à Halifax, n'est pas évidente d'après nos renseignements. Lorsque nous aurons le bill, nous verrons si c'est prévu. Si ça l'est, nous verrons alors quels sont les critères qui ont prévalu à ces conditions? Quels critères appliquez-vous pour savoir si vous allez ou non dépenser 30 millions pour un deuxième terminal de conteneurs à Halifax, $30 millions pour un deuxième terminal de conteneurs à Montréal, ou $30 millions pour un deuxième terminal de conteneurs ailleurs, ou pour tout autre projet d'investissements aussi coûteux pour lequel l'utilisateur ne peut payer le coût global, du moins pas au départ. Vous ne pouvez les financer par le secteur privé, à moins que vous ne puissiez convaincre ceux auprès de qui vous empruntez que vous allez pouvoir rembourser. Vous ne pouvez le faire, à moins de les convaincre que ce sera rentable dès le départ, et par la suite jusqu'à ce que le prêt soit remboursé. Il n'y a nulle part aucune installation portuaire que je connaisse, qui puisse obtenir ce genre de financement, même à Rotterdam et à New York, ce n'est pas ainsi que cela fonctionne.

Voilà notre première réserve. Elle n'est peut-être pas fondée, nous ne pouvons pas nous en être sûrs avant d'avoir le texte du bill devant les yeux.

Notre seconde réserve a trait à la structure de la gestion du Conseil des ports nationaux; à mon avis, elle ne fonctionne pas efficacement parce qu'elle est administrée au sommet par un comité présidé par un président qui n'a de la fonction que le nom, qui n'a pas pour les activités du conseil l'autorité qu'on attend d'un administrateur délégué dans une société privée. Ce sont des choses subtiles, mais, néanmoins, très réelles. J'ai dit à plusieurs reprises que le président du Conseil des ports nationaux ne pouvait même pas prévoir une réunion du Conseil,

[*Text*]

board, because he had to get the agreement of his fellow members, and they were not going to agree unless they were prepared to agree on certain other things which did not get agreed on. You cannot run a commercial operation like that, and no commercial operation that is successful in the private sector runs like that. You have some person who, however he is put in position, has the authority to run the operation from the executive side, without having to go through his fellow members of the board.

• 1510

From what I understand of the original proposal—they may have changed their mind, I understand it is under consideration—they were proposing to have the management structure of each of these local authorities modeled after the National Harbours Board. They were going to have a port manager who would report to a board of three to seven people, depending on the size of the port, all of whom would be part time. The chairman would be appointed by the other members; the members would be appointed on the advice of different units. In Halifax's case, I think, the advice of Dartmouth for one member, the advice of Halifax for another member and the advice of other people for the remaining members. They would pick a chairman in much the same way as the county council picks a chairman. The chairman would just be primarily like the other members, would have no executive authority personally, and would run the operation much the way the National Harbours Board has been run since 1936. If this is the case, and again I do not know, I think it would be a terrible mistake for a variety of reasons. First, we would have in miniature all the problems we have had with the operation of the National Harbours Board. Secondly, as a result of that, we could not recruit good people for that board, because any person who is good enough to run that operation would be good enough to know he could not run it under those circumstances. Therefore, we could not get the kind of talent that the operation needs.

Coming back to the merits of the proposal generally, I think the proposal could have great merit, provided it does not commit this error in its initial concept. If it were possible to have a local authority in Halifax; if it were possible to have that authority headed by an able person, a person who had the legal authority to run the operation; and, if the local authority had the power to pay such a person the way he might be paid in the private sector for doing it and, therefore, compete with the private sector for that kind of talent—then I can see that this local authority in Halifax could build up a staff that would do planning for the port of Halifax in a way that no one does now—not the federal people, and not the rest of us locally, because we have not the time nor the talent—and that could also develop ideas and programs which could be sold to Ottawa, and in that way provide a kind of leadership for this port that this port has never seen. However, again, until we see the fine print, we will not know what scope this local authority will have.

[*Translation*]

sans l'accord de ses collègues membres du Conseil, et ils ne sont pas disposés à donner leur accord avant de s'être mis d'accord sur certaines autres questions en litige. Vous ne pouvez pas diriger une exploitation commerciale de cette façon, aucune exploitation ne peut réussir dans le secteur privé si elle est dirigée de cette façon. Vous avez dans le secteur privé une personne qui a l'autorité de diriger l'exécution des opérations sans avoir à passer par ses collègues membres du Conseil.

Je crois comprendre que la proposition originale—ils ont peut-être changée d'idée, je pense que c'est à l'étude—prévoyait que la structure de gestion de chacune des autorités locales soit conçue sur le modèle du Conseil des ports nationaux. Il devra y avoir un directeur portuaire qui devra faire rapport à la commission composée de trois à sept personnes, selon l'importance du port, toutes ces personnes travaillant à temps partiel. Le président sera nommé par les autres membres; les membres seront eux-mêmes nommés sur le Conseil de divers groupes. Dans le cas de Halifax, je pense qu'il faudrait l'avis de Darmouth pour un des membres, l'avis de Halifax pour un autre et l'avis d'autres personnes pour le reste des membres. Ils choisiraient un président un peu de la même façon que le conseil de comté choisit un président. Le président serait avant tout comme les autres membres, il n'aurait personnellement pas d'autorité exécutive et dirigerait un peu de la même façon que le Conseil des ports nationaux est dirigé depuis 1936. Si c'est le cas, et je n'en suis pas certain, ce serait une terrible erreur pour bien des raisons. Premièrement, nous aurions en miniature tous les problèmes que nous avons avec le Conseil des ports nationaux. Deuxièmement, à cause de cela, nous ne pourrions pas recruter des personnes valables pour siéger à cette commission, car toute personne assez compétente pour diriger cette exploitation le serait assez pour savoir qu'elle ne pourrait pas le faire dans ces conditions. Nous ne pourrions donc pas obtenir les talents que nécessite cette activité.

Pour en venir aux mérites de la proposition, elle pourrait en avoir beaucoup, à la condition de ne pas commettre cette erreur de départ. S'il était possible d'avoir une autorité locale à Halifax, s'il était possible que cette autorité soit dirigée par une personne compétente, une personne qui a une autorité juridique pour diriger l'exploitation, et si l'autorité locale pouvait payer à cette personne le salaire qu'elle recevrait dans le secteur privé, par conséquent concurrencer le secteur privé pour cette compétence, à ce moment-là je pourrais envisager une autorité locale à Halifax formée d'un personnel qui planifierait le port de Halifax comme il n'est pas possible de le faire actuellement,—il ne s'agit pas de fonctionnaires du gouvernement fédéral, ni de personnes locales, car nous n'avons ni le temps ni la compétence—, mais cette autorité pourrait concevoir des idées et des programmes que nous pourrions proposer à Ottawa et de cette façon obtenir un genre de leadership pour le port que celui-ci n'a jamais connu. Toutefois, je répète qu'avant de voir le texte du bill, nous ne pouvons savoir quelle importance cette autorité locale pourra avoir.

[*Texte*]

Now, a third point, a third reservation: we have been told, by people who profess to know, that the management of the local authority will have no more control over its staff than the National Harbours Board has over its staff now. Now this means that the majority of people who work for you cannot be fired or terminated when they are no longer needed. There is not a commercial operation in the world that succeeds in the private sector under that kind of a discipline. I realize this may be revolutionary, but, nevertheless, when you are trying to run a commercial operation, you have to have that kind of a discipline, or it cannot be run sensibly. What happens when you do not have it, is that you will have costs you cannot afford and you do not have the people you need to run the operation; the combination of the two is slow death. Unless this is understood, this is what is going to happen with these local authorities.

I guess those are the three reservations I have. I just wish to reiterate that I do not have any inside information on the bill, so they may not be all well-founded; they are based on such information as I can obtain about it from the outside.

The Chairman: Thank you, Mr. Mingo. I have five questioners, and I will allow one brief question per questioner and, please, I again ask your indulgence.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am delighted with the presentation Mr. Mingo has made regarding the at-and-East rates. As an innocent stubble-jumping prairie boy, I want to say that this is of extreme importance to the grain producers, the Prairie wheat pools, the Prairie flour millers, and I should remind Mr. Mingo that it is also of extreme importance, not only to Halifax and Saint John, but to Baie Comeau, Quebec City, Port Elgin, Port Huron, all the way back right to the farms on the Prairies. In case Mr. Mingo was not aware, this item was in the government restraint bill and the government withdrew the item.

• 1515

Mr. Mingo: I am aware of that.

Mr. Benjamin: For the first time in the history of Canadian Parliament, I see a Cabinet Minister with what amounts to a private member's bill, because he had the gall to bring another bill in two weeks later to do exactly the same thing, abolish at-and-East freight rates. I want to assure Mr. Mingo that there are members of Parliament from all parties who are telling Mr. Lang that he has a better chance to amend the Ten Commandments than he will to mess around with either the Crowsnest rates or the at-and-East rates. I would like to ask Mr. Mingo, if parliamentarians and government have to justify, or should justify, what they are doing, and, is it not true that the justification for at-and-East rates is not some handouts to flour millers or to grain farmers—the justification for it is to allow Canada to be in a competitive position with at least five other areas of the world who sell milling wheat and flour: Australia, the Argentine, the United States and western Europe and the Soviet Union? If the at-and-East rates allow

[*Traduction*]

Un troisième point, une troisième réserve: des personnes qui se prétendent au courant nous ont dit que l'administration de l'autorité locale n'aura pas plus de contrôle sur son personnel que n'en a actuellement le Conseil des ports nationaux. Cela signifie qu'en grande partie les personnes qui travaillent pour vous ne peuvent être renvoyées lorsqu'elles ne sont plus nécessaires. Il n'y a pas d'exploitation commerciale privée au monde qui puisse réussir en fonctionnant de cette façon. Je sais que c'est peut-être révolutionnaire, mais, néanmoins, lorsque vous essayez de diriger une exploitation commerciale, il vous faut ce genre de discipline, autrement ce n'est pas possible. Si vous ne l'avez pas, vous aurez des coûts que vous ne pouvez pas absorber et vous n'avez pas les personnes dont vous avez besoin pour vos activités, les deux ensemble signifient une mort lente. A moins de bien comprendre cela, c'est ce qui va se passer dans ces autorités locales.

Voilà les trois réserves que je fais. Je vous rappelle que je n'ai pas de renseignements internes au sujet du bill, par conséquent les renseignements dont je dispose ne sont peut-être pas fondés, ils me viennent de l'extérieur.

Le président: Merci, monsieur Mingo. J'ai sur ma liste les noms de cinq personnes. Je ne permettrai qu'une courte question par interrogateur, de nouveau je demande votre indulgence.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je suis ravi de l'exposé de M. Mingo concernant les tarifs des provinces Atlantique et de l'Est. Je ne suis qu'un petit chaumier innocent des Prairies, mais je voudrais souligner qu'il s'agit là d'une question extrêmement importante pour les producteurs céréaliers, le syndicat des céréales des Prairies, les minotiers des Prairies, et je rappellerai à M. Mingo que c'est également extrêmement important non seulement pour Halifax et Saint-Jean, mais pour Baie Comeau, Québec, Port Elgin, Port Huron, partout jusqu'aux fermes des Prairies. Au cas où M. Mingo ne le saurait pas, cet article faisait partie du bill de restriction du gouvernement, et le gouvernement l'a retiré.

M. Mingo: Je sais.

M. Benjamin: Pour la première fois dans l'histoire du Parlement canadien, je vois qu'un ministre du Cabinet présente un bill qui serait en quelque sorte un bill privé, car il a eu le mauvais goût de présenter un autre bill deux semaines plus tard pour faire exactement la même chose, abolir les taux de fret des provinces Atlantiques et de l'Est. Je tiens à rassurer M. Mingo, il y des députés du Parlement de tous les partis qui disent à M. Lang qu'il a plus de chance de modifier les dix commandements que de s'attaquer aux taux du Pas du Nid-du-Corbeau ou aux tarifs des provinces Atlantiques et de l'Est. J'aimerais demander à M. Mingo si les parlementaires et le gouvernement doivent ou devraient justifier ce qu'ils font, n'est-il pas vrai que la justification pour les tarifs des provinces Atlantiques et de l'Est n'est pas simplement une remise aux minotiers ou aux producteurs de céréales, sa raison d'être est de permettre au Canada d'être concurrentiel avec au moins cinq autres régions du monde qui vendent de la farine et du blé

[*Text*]

us to put flour and milling wheat at our eastern seaboard ports and compete in pricing for those exports with those competitors of ours in other parts of the world, is that not the . . .

Mr. Mingo: That is the way the business is right now. The Russian business through Halifax is the business we are getting from the at-and-East rates, and it is the business we would lose if we lose the at-and-East rates, simply because the product will no longer be competitive and it will be bought elsewhere.

Mr. Benjamin: The Canadian Milling Association informed us last year that, in the middle of negotiations with Exportkhleb for a 275,000 ton shipment of flour, most of which I gather would have gone to Cuba, since we could not quote a price to them because we did not know what was going to happen to the rates, the Russians said: "Go to hell," and started dickering with the western European countries. Did we end up getting that sale, or did we lose it?

The Chairman: Mr. Clarke.

Mr. J. Clarke (Executive Director, Halifax/Dartmouth Port Commission): Yes, might I say, we are still continuing that with Exportkhleb.

Mr. Benjamin: We are still negotiating that same order?

Mr. Clarke: No. We carried that order, and we are still going on. It is a continuing contract and we fortunately have been able to maintain it, or they have been able to maintain it.

Mr. Benjamin: We did not lose it, in other words?

Mr. Clarke: No.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, you imposed upon us, of course, a restriction that is barely acceptable, but I do accept it, in the interest of the difficulties that you find yourself in with respect to time.

I welcome Mr. Mingo's remarks, because they are reflective and thoughtful, and they indicate to those of us who are concerned about the new ports policy, at least, a very real indication that he has gone over the skeleton contained in the Blue Book, that he has identified the areas that are concerning myself and I know other members, such as Mr. Huntington from British Columbia. I know they are beginning to concern their municipal councils throughout the country where our ports are located. To restrict us to one question, I suppose, my question is to Mr. Mingo, in view of your years of dedication to the development of this port; your absolute knowledge of it, your comparative knowledge of it with respect to the ports with which it must compete on a friendly basis on the St. Lawrence River and in the Atlantic provinces. If I had had another five minutes with Mr. Lloyd, I wanted to ask him whether we could even afford to negotiate a grant in lieu of taxes under a purely autonomous, with absolute authority or

[*Translation*]

de meunerie: l'Australie, l'Argentine, les États-Unis, l'Europe de l'Ouest et l'Union soviétique? Si les tarifs des provinces Atlantiques et de l'Est nous permettent de recevoir de la farine et du blé de meunerie dans nos ports maritimes de l'Est, et d'être concurrentiels dans les prix de ces exportations avec nos concurrents d'autres parties du monde, n'est-ce pas . . .

M. Mingo: C'est ce qui se passe actuellement. Les exportations russes se font par Halifax et nous les obtenons à cause de nos tarifs des provinces Atlantiques et de l'Est, nous les perdrions si nous perdions ces tarifs, simplement parce que le produit ne serait plus concurrentiel et qu'il serait acheté ailleurs.

M. Benjamin: L'Association des minoteries canadiennes nous a informé l'an passé qu'au cours des négociations avec Exportkhleb pour 275,000 tonnes de farine, dont la majeure partie devait se rendre à Cuba, étant donné que nous ne pouvions coter un prix puisque nous ne savions pas quels seraient les tarifs, les Russes ont dit: «Allez au diable» et ont commencé à marchander avec les pays de l'Europe de l'Ouest. Est-ce que nous avons fini par obtenir cette vente ou l'avons-nous perdue?

Le président: Monsieur Clarke.

M. J. Clarke (directeur exécutif, Commission du port Halifax/Dartmouth): Je dois dire que nous continuons toujours de faire affaires avec Exportkhleb.

M. Benjamin: Sommes-nous en train de négocier cette même commande?

M. Clarke: Non. Nous l'avons exécutée et nous continuons à faire affaires avec eux. Il s'agit d'un contrat permanent et nous avons pu donner suite, ou eux-mêmes ont pu y donner suite.

M. Benjamin: Nous ne l'avons pas perdu, autrement dit?

M. Clarke: Non.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, vous nous avez imposé une restriction qui est à peine acceptable, mais je l'accepte à cause de nos difficultés d'horaire.

Je suis heureux des observations de M. Mingo, elles sont réfléchies, et elles nous soulignent, à ceux d'entre nous qui sont intéressés à la nouvelle politique portuaire, qu'il a vraiment découvert le point faible du Livre bleu, qu'il a identifié les problèmes qui me préoccupent, moi et d'autres membres, j'en suis certain, par exemple M. Huntington de Colombie-Britannique. Je sais que cela pose également des problèmes aux conseils municipaux, partout au pays où il y a des ports. Mais nous restreindre à une question, c'est difficile, et je suppose que je dois l'adresser à M. Mingo, étant donné qu'il s'est consacré à l'expansion de ce port, à cause de sa compétence, de ses connaissances des ports avec lesquels ce port doit concurrencer de façon amicale sur le fleuve Saint-Laurent et dans les provinces Atlantiques. Si j'avais cinq autres minutes avec M. Lloyd, je lui aurais demandé si nous pouvons nous permettre de négocier une subvention au lieu de taxes en vertu d'une autorité tout à fait autonome et absolue, ou d'une autorité

[*Texte*]

some authority with its own absolute authority legal and otherwise. If we could not afford to pay our taxes, how could we afford to move into this new structure, this changed method of handling and continuing to develop our ports.

I do not see how we can do it, and I suppose the question that I want to ask you is: can the Port of Halifax make not only an operational profit, can it afford to pay taxes, and could it go to the bank and borrow money for capital expansion, given the history of dollar turnover, what you perceive from your background and experience with respect to the future of the port. Can we do it alone? We are a marginal port developed . . . you know better than anybody else in this room, better than anybody else in this province, probably better than anybody else in Canada, the reasons for the development of this port, its size, its capacity, why these things are in place; why we have maintained them as a nation. Can we afford the luxury of autonomy here in Halifax, or will we be in trouble?

• 1520

Mr. Mingo: In an effort to answer that question, Mike, the Port Commission made an assumption that the port structure had been introduced five years ago and that we have been operating under it for five years, and looked at the accounts of the National Harbours Board locally for that five-year period to see how things had worked out. And, if we had no more real authority over our rates and staff than the National Harbours Board during that time, the result would have been the same or worse. Therefore, we could not have met our operating debts or paid our taxes, much less had any credit to make capital borrowings.

However, and this goes back to the last point I was trying to make, if the local port authority, first of all, was run by some person who had real authority over it, the way it happens in the private sector, and, if he could hire the staff he needed and make the changes internally that a commercial organization in the private sector in competition, like this port authority would be, can make; then I can see where it could have either increased its revenues or reduced its operating expenses to the point where it could have paid its taxes. But in no way could it have developed the credit for capital borrowing.

Mr. Forrestall: It could not have gone to the bank with it?

Mr. Mingo: It would not have been able to borrow. I really do not think there is any port in Canada, except possibly Vancouver, that could borrow for capital purposes on their own credit. I think, if we had that kind of an organization locally, we might well have been able to pay our bills on the operating side and, also, pay our taxes. But that is all.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

I, too, appreciate the frankness and the direct approach expressed by Mr. Mingo here this afternoon. I had an opportunity last year to hear his very frank remarks with respect to the problems and development policies of the Port of Halifax.

[*Traduction*]

quelconque, juridique ou autre. Si nous ne pouvons nous permettre de payer nos taxes, comment pouvons-nous recourir à une nouvelle structure, une nouvelle méthode nous permettant de continuer à exploiter et à développer nos ports.

Je ne peux pas voir comment nous pouvons le faire, et ma question est la suivante, je suppose: le port d'Halifax peut-il non seulement être rentable, peut-il payer ses taxes, peut-il s'adresser à la banque et emprunter de l'argent pour s'agrandir? Étant donné les fluctuations du dollar, étant donné votre expérience, que prévoyez-vous pour l'avenir de ce port? Pouvons-nous le faire seuls? Il s'agit d'un port marginal exploité. Vous savez mieux que quiconque ici, dans la province et peut-être même au Canada, la raison de l'expansion de ce port, de son importance, de sa capacité, pourquoi toutes ces choses sont en place, pourquoi nous les avons maintenues en tant que nation. Pouvons-nous payer le luxe de l'autonomie ici à Halifax ou serons-nous en difficulté?

M. Mingo: Pour répondre à votre question, Mike, la Commission portuaire a fait l'hypothèse que la stucture portuaire avait été mise en place il y a cinq ans, que nous avons fonctionné depuis cinq ans et utilisé les comptes du Conseil des ports nationaux localement pendant cette période de cinq ans pour voir comment les choses avaient fonctionné. Si nous n'avions pas eu plus d'autorité sur nos tarifs et le personnel que n'en avait le Conseil des ports nationaux pendant ce temps, le résultat aurait été le même ou pire. Par conséquent, nous n'aurions pas pu payer nos dettes d'exploitation ni nos taxes, nous n'aurions pas eu suffisamment de crédit pour emprunter.

Toutefois, je reviens au dernier point que j'ai soulevé, si l'autorité locale portuaire était dirigée par une personne qui a vraiment de l'autorité, comme cela se fait dans le secteur privé, et si elle pouvait engager le personnel dont elle a besoin et faire les changements internes que peut faire une société commerciale du secteur privé en concurrence, à ce moment-là elle aurait pu soit augmenter ses revenus ou diminuer ses dépenses d'exploitation et payer ses taxes. Mais jamais elle n'aurait pu obtenir le crédit lui permettant des emprunts de capital.

M. Forrestall: Elle n'aurait pas pu s'adresser à la banque?

M. Mingo: Elle n'aurait pas pu emprunter. Je ne crois pas qu'un port au Canada, sauf peut-être Vancouver, puisse emprunter des capitaux d'immobilisation sur son propre crédit. Si nous avions ce genre d'organisation localement, nous pourrions peut-être payer nos factures d'exploitation et également nos taxes. Mais c'est tout.

M. Forrestall: Merci monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Forrestall.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci monsieur le président.

J'apprécie beaucoup l'attitude franche et directe de M. Mingo cet après-midi. J'ai eu l'occasion, l'an passé, d'entendre ses remarques également très franches concernant les problèmes et les politiques d'expansion du port d'Halifax.

[*Text*]

One matter I would like to have him emphasize or explain a little more, with respect to his first point, is the disappearance of the subsidy. Mr. Mingo suggested that, if it has to be done, it be done gradually. And, Mr. Chairman, Mr. Mingo did not make explicit what he meant by gradually. I do suppose that it would be fair to imply that he would regret, in absolute terms, the disappearance of the subsidy, and that he is not in any way suggesting that he can do without it.

Mr. Mingo: No, and I wish to thank you for giving me the opportunity to make that clear. We cannot do without it and continue with our grain and flour trade. I think it is as simple as that.

Secondly, we do not understand why we should be asked to do without it, when everybody else is receiving so much subsidy. If we are going to eliminate subsidies generally, well, that is another matter. But even then—and this is perhaps what I was trying to say—if, as part of a program to eliminate subsidies generally rather than just here, this subsidy were to be eliminated, then it should be eliminated gradually, in an effort to enable the industry to adjust in some fashion to it. At the moment, what adjustments it could make are not apparent, and I am sure, if it were eliminated in one step, there is no adjustment it could make. But, if it were eliminated over a period of five or six years, there may be some adjustments. I do not know.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Corbin.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I think the witness has made it fairly clear that the ports presently under the National Harbours Board would have a great deal of difficulty in making ends meet, that probably it is impossible.

• 1525

They have virtually been on a user-pay basis, as far as expansion is concerned, and thus the ports of Halifax and of Saint John have had to rely upon municipal and provincial funds to expand the ports. My understanding that the new act does not cancel these financial obligations of the port; it merely cancels the obligations to the federal treasury, but not to provincial or municipal treasuries. The province and the municipality, according to Mr. Mingo's statement, would now find themselves holding the bag for whatever moneys they may have put into the port, unless they are picked up by the federal authorities, in the change in policy. I would like to ask the witness one question—since that is all you permit me—though I made a couple of statements they might argue with a little bit here, or enlarge.

Is it any use to change the power structure, which in effect this act will do, if there is not at the same time a change in policy in respect of the allocation of funds to ports in Canada? Because the Treasury Board under the act, as I understand it, will continue to have total control of capital expenditures and maybe even major maintenance expenditures. So, if the policy

[*Translation*]

J'aimerais qu'il nous donne plus de détails et qu'il nous explique davantage son premier point concernant la disparition de la subvention. M. Mingo a prétendu que, si ce devait être fait, cela devrait être fait progressivement. Monsieur le président, M. Mingo n'a pas expliqué ce qu'il voulait dire par progressivement. Je suppose qu'il est juste de penser qu'il regretterait, en général, la disparition de la subvention, mais qu'il ne prétend pas ne pas pouvoir s'en passer.

M. Mingo: Non, je vous remercie de me fournir l'occasion de m'expliquer. Nous ne pouvons pas nous en passer et continuer notre commerce de céréale et de farine. C'est aussi simple que cela.

Deuxièmement, nous ne comprenons pas pourquoi on nous demanderait de le faire, alors que tout le monde reçoit tellement de subventions. Si toutes les subventions doivent être éliminées, c'est une autre question. Même ainsi—et c'est peut-être ce que j'essayais d'expliquer—si cela fait partie d'un programme d'élimination des subventions en général, si ce n'est pas simplement la suppression de cette subvention, il faudrait qu'elle le soit progressivement pour permettre à l'industrie de s'adapter d'une certaine façon. Pour le moment, les ajustements que l'industrie pourra faire ne sont pas évidents. Je suis certain que, si la subvention était éliminée d'un seul coup, il ne serait pas possible de faire des ajustements. Si elle était éliminée sur une période de cinq ou six ans, il pourrait y avoir des ajustements. Je ne sais pas.

M. Corbin: Merci monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Corbin.

Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, je pense que le témoin a dit d'une façon très claire que les ports qui sont actuellement sous l'égide du Conseil des ports nationaux auraient beaucoup de difficultés à joindre les deux bouts, et ce serait probablement impossible.

Ils ont fonctionné virtuellement sur ce principe que l'utilisateur paie, du point de vue de l'expansion, et ainsi les Ports d'Halifax et de Saint-Jean ont dû dépendre des fonds municipaux et provinciaux pour agrandir leur port. Si j'ai bien compris, la nouvelle loi n'annulle pas les obligations financières du port; elle n'annule que les obligations envers le trésor fédéral, mais pas envers les trésors provinciaux ou municipaux. La province et les municipalités, selon M. Mingo, resteraient avec les sommes d'argent qu'elles ont investies dans le port, à moins que ces sommes ne soient reprises par les autorités fédérales en vertu du changement de politique. J'aimerais poser une question au témoin—étant donné que c'est tout ce que vous nous permettez—même si j'ai fait quelques déclarations sur lesquelles il voudra me donner peut-être plus de détails.

Cela vaut-il la peine de changer la structure du pouvoir—ce que fera la loi en réalité—s'il n'y a pas en même temps un changement de politique concernant l'allocation de fonds aux ports du Canada? Puisque le Conseil du Trésor, si j'ai bien compris, continuera de par la loi à garder tout le contrôle des dépenses d'immobilisation et peut-être même des dépenses

[*Texte*]

remains a user-pay concept, as it has in the last few years, what then is the future of your port or the Port of Saint John, Churchill, Rupert, and on down the line?

Mr. Mingo: None at all. You have struck really the heart of the problem: having established that these authorities will have no capacity to borrow on their own externally, then they are, of necessity, forced to rely upon financing from the federal government. One of the problems with the present system, which will not be corrected by the new system—indeed it may well be aggravated—is that capital projects have to receive the approval of Treasury Board on the basis of presentations made by people based in Ottawa, and none of those people—either the people making the presentations or the people listening to them—really have any first-hand contact with the project and, in many instances, their whole career has not prepared them to evaluate the things they are trying to make decisions about. The result is you get Treasury Board participating in port planning and with nobody on staff really in a position to know whether or not the project has merit.

When the first container terminal was built down here, it was announced in 1968 and phase two did not go before the Treasury Board for approval until June 1970. They sent people down and they said: "You know, this is nothing but a make-work project in Halifax." That was the kind of judgment that they . . . and if you looked at their backgrounds, it was not unreasonable for them to come to that conclusion, because the history of Halifax up to that point, plus their unfamiliarity with what was happening in ocean commerce and in transportation generally, would obviously lead them to that conclusion. The problem is that the people who are making the judgments must have better contact—and I am not suggesting we are ever going to take it away from Treasury Board in Ottawa—but there must be better techniques for enabling these people to have exposure to the industries they are making decisions for, and to the thinking in those industries, so their judgment as to what should be done and should not be done is better than it has been. The trouble at the moment is that, in order to get to Treasury Board, you have got to motivate the senior bureaucrafts from the Department of Transport to go.

Mr. McCain: The academics.

Mr. Mingo: It is my observation, and I have seen several ministers of Transport in office, that not really enough of the staff are prepared to back the Minister and supply him with the homework and do it for him; he has not got the time and he cannot do it. So, in the final analysis, while our theory does not say that the bureaucrats make the decisions, it is very, very difficult to get a decision made unless they do the homework initially and are supporting it, and make it possible for the Minister to give it the push that is finally required in order to get it through.

Mr. McCain: So there must be a change in national thinking as well as a change in management structure.

[*Traduction*]

importantes ou d'entretien. Par conséquent, si le concept selon lequel l'utilisateur paie est retenu, comme c'est le cas depuis quelques années, quel est l'avenir de votre port de celui de Saint Jean, de Churchill, de Rupert et de tous les autres.

M. Mingo: Il n'y en a pas. Vous avez vraiment touché le cœur du problème: ces autorités n'ayant pas le pouvoir d'emprunter de leur propre chef à l'extérieur, elles seront nécessairement forcées de dépendre financièrement du gouvernement fédéral. Une des difficultés que crée le système actuel et qui ne sera pas supprimée par le nouveau système—elle sera peut-être même aggravée—c'est que les projets d'immobilisation doivent être approuvés par le Conseil du Trésor sur les instances de personnes vivant à Ottawa, et aucune d'entre elles—de celles qui feront les instances ou de celles qui les écouteront—ne connaissent réellement le projet. Dans bien des cas, leur carrière ne les a pas du tout préparés à évaluer les situations pour lesquelles elles doivent prendre des décisions. Il en résulte que le Conseil du Trésor participe à la planification des ports sans avoir, dans son personnel personne qui connaisse vraiment quoi que ce soit au bien-fondé du projet.

Lorsque le premier terminal de conteneurs a été construit ici, il fut annoncé en 1968, mais la phase II n'a pas commencé avant que le Conseil du Trésor l'approuve en juin 1970. Le Conseil a envoyé des personnes ici qui ont fait cette remarque: «vous savez, ce n'est rien d'autre qu'un projet pour créer du travail à Halifax». Voilà le genre de jugement qu'ils ont fait. Si vous examinez leur expérience, il n'est déraisonnable qu'ils en soient venus à cette conclusion, compte tenu de l'histoire d'Halifax et de leur ignorance du commerce océanique et du transport en général. Il était normal qu'ils en arrivent à cette conclusion. La question, c'est que les personnes qui portent des jugements doivent avoir un meilleur contact—je ne propose pas de retirer quoi que ce soit au Conseil du Trésor à Ottawa—mais il devrait avoir de meilleures techniques pour permettre à ces personnes de mieux connaître les industries sur lesquelles ils doivent se prononcer. Elles devront connaître ce que pensent ces industries, pour que leur jugement sur ce qui doit être fait ou pas fait, soit meilleur qu'il ne l'a été. Le problème, c'est qu'en ce moment, pour arriver au Conseil du Trésor, il faut arriver à décider les bureaucrates chevronnés du ministère des Transports.

M. McCain: Ce sont des arguments stériles.

M. Mingo: D'après mes observations, et j'ai rencontré plusieurs ministres des transports en poste, il n'y a pas suffisamment de fonctionnaires qui peuvent revenir au ministre pour lui fournir l'exposé nécessaire, il n'a pas le temps, il ne peut pas le faire. Finalement, même si nous ne prétendons pas que les bureaucrates prennent les décisions, il est très très difficile d'obtenir une décision, à moins qu'ils fassent d'abord le travail et qu'ils apportent des preuves pour que le ministre puisse ensuite donner l'élan final nécessaire à la mise en œuvre.

M. McCain: Il faut donc qu'il y ait un changement dans la façon de penser à l'échelle nationale, de même qu'un changement dans la structure de gestion.

[*Text*]

Mr. Mingo: There has to be a better understanding of how our political process works, in fact, on matters of this kind.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Miss Campbell.

Miss Campbell (South Western Nova): Thank you, Mr. Chairman. I would like to perhaps go back to the at-and-East rates, only making a statement in passing that the bill is not before the House yet, but I am sure that some of the comments that have been brought up here will certainly be studied and I am sure we will hear from you once again in other groups.

Mr. Benjamin: It had first reading.

Miss Campbell (South Western Nova): Has it had first reading?

Mr. Mingo: I understand it had first reading, but that is all.

• 1530

Miss Campbell (South Western Nova): One of the alternatives to the subsidies might be to try and find a cheaper way for the shipper for shipping grain across the country; rather than having to pay the actual carrier, going back to the source, shall we say. Given the fact that you are equating a concurrent taking away right across the board, would the grower and the shipper be able to send it cheaper east, if everybody were given the same starting point?

Mr. Mingo: You are right when you say that there was a concurrent effort made to explore the economics of moving grain to Halifax by unit train out of Saskatchewan without the benefits of either the Crowsnest or the at-and-East. We think that may have some possibilities, but, until it has been demonstrated, it cannot be assumed as a replacement for the at-and-East. Our position on that is, move some grain that way, study the economics of it, and see whether it is feasible before you say that it can replace the at-and-East. We welcome the initiative to do that, or to explore that, but, until its merits have been demonstrated, we cannot afford . . .

Miss Campbell (South Western Nova): You do not want to take the chance?

Mr. Mingo: Well, no, we cannot.

Mr. Benjamin: How do we compete with the American millers? They are subsidized, are they not?

Mr. Mingo: Yes. There are many, many complications to it. I think this, Mr. Benjamin, relates to grain rather than flour, though they are all interwoven of course. In any event, we welcome the initiative to see that train run, but, until it runs and the economics are demonstrated, we cannot assume that the economics are there.

The Chairman: Thank you, Miss Campbell, Mr. Whittaker.

[*Translation*]

M. Mingo: Il faut qu'il y ait une meilleure compréhension du processus politique sur des questions de ce genre.

Le président: Merci monsieur McCain.

Mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell: Merci monsieur le président. Je voudrais revenir aux tarifs des provinces Atlantiques et de l'Est, pour remarquer tout d'abord que le bill n'est pas encore devant la Chambre, mais je suis certaine que certains commentaires soulevés ici feront l'objet d'une étude. Je suis certaine que nous allons vous entendre de nouveau, de même que d'autres groupes.

M. Benjamin: Le bill a été lu en première lecture.

Mlle Campbell: Vraiment?

M. Mingo: Je crois comprendre qu'il a été lu en première lecture, mais c'est tout.

Mlle Campbell: Une autre possibilité serait de trouver une façon plus économique pour l'expéditeur d'acheminer le grain sans qu'il doive payer au transporteur les frais de retour à vide. Étant donné la concurrence, est-ce que l'éleveur et l'expéditeur pourraient envoyer le grain à meilleur prix vers l'Est si tout le monde avait les mêmes avantages?

M. Mingo: Vous avez raison, on a essayé d'étudier la possibilité de transporter le grain de la Saskatchewan vers Halifax par train unitaire sans appliquer soit le tarif du Pas-du-Corbeau, soit celui des provinces Atlantiques et de l'Est. Il pourrait y avoir des avantages, mais avant de se lancer dans une telle entreprise, il faudrait en être sûr. On pourrait par exemple transporter du grain de cette façon, étudier les possibilités, puis voir si du point de vue économique la chose est plus rentable, avant de substituer cette nouvelle formule à celle du tarif des provinces Atlantiques et de l'Est. Nous sommes heureux de cette nouvelle possibilité, nous serons heureux de l'étudier, mais jusqu'à ce que les faits prouvent qu'il s'agit là d'une méthode plus économique, nous ne pouvons nous permettre . . .

Mlle Campbell: Vous ne voulez pas prendre de risques?

M. Mingo: Non.

M. Benjamin: Comment nos minotiers font-ils concurrence à ceux des États-Unis? Car ces derniers sont subventionnés, n'est-ce pas?

M. Mingo: Oui. Cela pose pas mal de problèmes. Dans ce cas, il s'agit plus des grains que de la farine, bien qu'il s'agisse du même secteur évidemment. En tout cas, nous serons heureux de voir cette nouvelle initiative prendre forme, mais jusqu'à ce que l'initiative se révèle rentable, nous ne pourrons prendre de décision.

Le président: Je vous remercie, mademoiselle Campbell, Monsieur Whittaker.

[*Texte*]

Mr. Whittaker: Sir, what do you think of Bill C-33 now? Its main thrust is trying to take the power away from CTC and putting it into the Minister's office. A similar bill was put forward by the Minister of Communications, taking power away from CRTC and taking it into their office?

Mr. Mingo: I am not as informed on its merits as perhaps I ought to be, but I will offer this comment in reply.

The only reason we have any container business in Halifax—and we have more container business in Halifax than any other eastern Canadian port or indeed any other Canadian port—is because we have the lowest or, at least competitive, true cost. In other words, if you take the ocean rate, the terminal rate and the rail rate out of Halifax to an inland point, it compares favourably with the rate of New York, which is our principal competition, or with our rates through Montreal or anywhere else you want to mention. I am thinking principally of the North Atlantic trade, when I say that.

The railways make money on it, the ocean carriers make money on it and the terminal operators make money on it. The railways would not have been able to do that as easily as they did, if it had not been for the changes that were introduced in the 1967 legislation, which enabled them to fix their own rates provided they met their variable costs and provided they were not dealing with a captive shipper. I understand the new legislation, and I must say I have not studied the new legislation, takes some of that flexibility away from the railways in fixing their rate.

Mr. Whittaker: You are taking it away from CTC and into the Minister's office.

Mr. Mingo: As I understand it, CTC's authority was limited under the 1967 legislation to ensuring that the rates met their variable costs, and then they had a special authority in dealing with captive shippers. Am I wrong in that?

Mr. Whittaker: You are taking . . .

The Chairman: Mr. Whittaker, I am terribly sorry, but there is just no way. There is just no way that other witnesses will be able to appear this afternoon. It is our last day of briefing and it is a shame that we do not have more time.

Mr. Whittaker: All right.

• 1535

The Chairman: I apologize to you, sir, but I am going to have to cut you off to get the other witnesses up here. Mr. Mingo and Mr. Clarke, thank you very much for your presentation today.

I would like to invite at this moment from the Atlantic Provinces Transportation Commission, Mr. Ramsay Armitage, Assistant General Manager, to join me up here.

Mr. Ramsay Armitage, Atlantic Provinces Transportation Commission.

[*Traduction*]

M. Whittaker: Que pensez-vous du Bill C-33? Le but principal de ce projet de loi est de soustraire les pouvoirs à la CCT pour les confier au ministre. Un projet de loi semblable a été proposé par le ministre des Communications qui voulait enlever les pouvoirs au CRTC et se les approprier.

M. Mingo: Je ne suis peut-être pas autant au courant de ce projet de loi que je devrais l'être, mais je vais essayer de vous répondre.

La seule raison pour laquelle les entreprises de conteneurs sont si rentables à Halifax—et notre chiffre d'affaires est plus élevé que celui de tout autre port non seulement de l'Est du Canada, mais du Canada tout entier—la seule raison dis-je, est que notre prix de revient est le moins élevé au Canada. En d'autres termes, notre tarif maritime, notre tarif de tête de ligne et notre tarif de transport par chemin de fer vers tout point du continent se compare favorablement au tarif de New York, notre concurrent principal. Il se compare favorablement au tarif de Montréal ou de tout autre endroit. Je parle ici principalement du transport nord-atlantique.

Les chemins de fer réalisent des profits, et les transporteurs maritimes également, ainsi que les exploitants de tête de ligne. En fait, la situation n'aurait pas été la même pour les chemins de fer s'il n'y avait eu des changements suite à la loi adoptée en 1967, loi qui permettait aux chemins de fer d'établir leurs propres tarifs pourvu qu'ils puissent rentrer dans leur coût et qu'ils ne fassent pas affaire avec un transporteur réglementé. Bien que je n'aie pas étudié le projet de loi, il semble qu'il enlève une certaine souplesse aux chemins de fer en matière de fixation des tarifs.

M. Whittaker: On enlève ce pouvoir à la CCT pour le confier au bureau du ministre.

M. Mingo: Si je comprends bien, les pouvoirs de la CCT étaient limités, aux termes de la loi de 1967, afin de permettre que les tarifs reflètent les variations de coûts; de plus, la CCT avait certains pouvoirs de traiter avec les transporteurs réglementés, n'est-ce pas?

M. Whittaker: Par exemple . . .

Le président: Monsieur Whittaker, je m'excuse, mais il est tout à fait impossible de prolonger, nous avons d'autres témoins qui comparaissent cet après-midi. C'est le dernier jour d'audience. Je sais qu'il est dommage que nous n'ayons pas plus de temps à y consacrer.

M. Whittaker: Très bien.

Le président: Je vous prie de m'excuser, mais je vais devoir vous interrompre pour demander aux autres témoins de s'avancer. Monsieur Mingo et M. Clarke, je vous remercie de votre exposé.

J'aimerais maintenant demander à M. Ramsay Armitage, directeur général adjoint de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, de venir témoigner.

M. Ramsay Armitage, de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique.

[*Text*]

Mr. Ramsay Armitage (Assistant General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission): Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Excuse me, if I might just. I understand there has been general agreement from both sides that for the next couple of sets of witnesses, in the interests of time and respect for those people who want to appear before us this afternoon, I will accept one questioner from both sides, which will mean three questioners: Mr. Benjamin and one from either side. We will try to move ahead as quickly as possible.

Mr. Armitage.

Mr. Armitage: Thank you again, Mr. Chairman.

With your permission, sir, I have a brief opening statement which I would like to read into the record. I think it is brief enough that it would probably be the most expedient way to proceed.

The Atlantic Provinces Transportation Commission is most grateful to you for the opportunity to appear before you today to present certain transportation matters of importance to the Atlantic Provinces.

First, I should say a word about the Atlantic Provinces Transportation Commission. It is an organization financially supported by the governments of the four Atlantic Provinces and is affiliated with the Atlantic Provinces Chamber of Commerce. Its object is to endeavour to secure for persons and industries in the region the best transportation services possible, at a cost which will permit the Atlantic Provinces to compete in markets throughout Canada and the world. The Commission has no regulatory powers. Its over-all policy is determined by 17 business and professional people representing the major economic and regional interests of the four provinces. In addition, the Directors of Transportation of the four Provincial Governments were on the Atlantic Provinces Transportation Commission's Board of Directors. Hence, the Commission works closely with the Atlantic Provincial Governments in its efforts to improve the transportation situation for this region. My appearance today is on behalf of the Directors of the Commission.

You have before you a copy of the Transportation Review and Annual Report of the A.P.T.C. for the year 1976-77. We try to make this publication more than just a report of the activities of the A.P.T.C. by highlighting current transportation developments of particular interest and significance to the Atlantic Provinces. I will be making reference to a few sections of this report during the course of my presentation, and I hope you will find the report will be a useful reference to you during your study of transportation problems in the Atlantic Provinces.

Transportation problems of the Atlantic Provinces are very real and, stated generally, stem from the small and scattered population; extensive distances to reach markets of sufficient size to allow an economic scale of production; and the dis-

[*Translation*]

M. Ramsay Armitage (directeur général adjoint, Commission des transports des provinces de l'Atlantique): Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: J'aimerais clarifier certains points. Les membres du Comité se sont mis d'accord, étant donné le peu de temps que nous avons à notre disposition et pour ne pas retarder les témoins de cet après-midi et ce, pour les quelques témoins qui suivront, de permettre à un représentant des trois partis de poser des questions. Il y aura M. Benjamin puis un représentant des deux partis. Nous allons essayer de procéder de la façon la plus expéditive possible.

Monsieur Armitage.

M. Armitage: Merci, monsieur le président.

J'aimerais faire quelques remarques brèves pour commencer, ce qui me semble être la façon la plus expéditive de procéder.

La Commission des transports des provinces atlantiques est heureuse d'avoir la possibilité de comparaître devant vous aujourd'hui afin de vous faire connaître certaines questions importantes en matière de transport qui se posent pour les provinces atlantiques.

Tout d'abord, j'aimerais dire un mot au sujet de la Commission. Il s'agit d'une organisation qui reçoit l'appui financier des gouvernements des quatre provinces de l'Atlantique et qui est affiliée à la Chambre de commerce des provinces atlantiques. Le but de la Commission est de mettre sur pied pour la population et les industries de la région le meilleur système de transport possible, à un coût qui permettra aux provinces de l'Atlantique de faire concurrence sur les marchés canadiens et mondiaux. La Commission n'a aucun pouvoir de réglementation. Sa politique générale est établie par seize hommes d'affaires et professionnels représentant les principaux intérêts économiques et régionaux des quatre provinces. De plus, les directeurs des transports des quatre gouvernements provinciaux siègent au conseil d'administration de la Commission. Ainsi donc, cette dernière travaille en étroite collaboration avec les gouvernements provinciaux dans son effort pour améliorer le système des transports de toute la région. Je comparais aujourd'hui au nom des directeurs du conseil d'administration de la Commission.

Vous avez devant vous un exemplaire du rapport des activités ainsi que du rapport annuel de la Commission pour l'année 1976-1977. Nous voudrions que cette publication ne soit pas simplement un rapport des activités de la Commission et nous passons en revue les développements actuels en matière de transport qui sont d'un intérêt et d'une importance particulière pour les provinces atlantiques. Je passerai en revue certaines parties de ce rapport au cours de mon exposé et j'espère que vous trouverez le rapport très utile lors de vos études des problèmes de transport dans nos provinces.

Le problème des transports dans les provinces atlantiques est très réel, et il a causé dans les grandes lignes par la faible densité de population et par son éparpillement; il provient également des grandes distances que l'on doit parcourir afin

[*Texte*]

tances from the sources of raw or semi-finished materials required by regional manufacturers and producers.

In contrast, competing manufacturers and producers situated in Quebec and Ontario have ready and relatively inexpensive access to much of the materials they require, plus the advantage of the majority of their sales being with 50 or 100 miles from their plants. Is it any wonder, then, that the Atlantic Provinces companies have difficulty in competing. To compete with companies located in Quebec and Ontario, Atlantic Provinces shippers must generally absorb the line haul transportation from the Maritimes to Central Canada. I am referring specifically to the Central Canadian market, which is so important to this region. Very often they must assume the cost of warehousing at centres such as Montreal and Toronto to provide an acceptable and competitive level of service for their customers. This, as noted, is after the Atlantic Provinces company has assumed the burden of inbound transportation costs which are not incurred to nearly the same extent by most companies with plants situated in Quebec and Ontario.

• 1540

With transportation costs of Atlantic provinces companies being directly affected by distance for both outbound and inbound products, plus warehousing costs in the market area, regardless of the reasonableness of the carriers' rates, the Atlantic provinces manufacturer and producer are faced with a substantial transportation and distribution cost burden not incurred by his competitors located close to the marketplace.

In that very short introduction, Mr. Chairman, just before I go on to my next subject, I have tried to outline in a general way the transportation problems from the point of view of the regional companies trying to market their products in the more concentrated population areas in Canada.

I would next like to turn to the subject of the transportation assistance program, and I can say, on a more positive note, that we would like to stress the importance of the existing transportation assistance program which offsets to a significant degree the transportation disadvantages of an Atlantic region location in reaching markets in central and western Canada. Under the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act, products of the Atlantic provinces moving westbound to central and western Canada are given assistance in the form of a subsidy to the railways and for hire-motor carriers to permit a lower rate structure than would otherwise be the case. The precise amount of the assistance varies depending on the distance and the commodity and we have prepared a table, which should be before you, providing some illustrations of the assistance levels. I certainly will not take the time to read the table, Mr. Chairman, but I

[*Traduction*]

d'atteindre des marchés de taille suffisante pour permettre la production sur une échelle économique; il provient finalement des distances qui séparent les sources d'approvisionnements en matières premières et produits semi-finis des usines et producteurs régionaux.

Les industriels et producteurs québécois et ontariens ont, par comparaison à ceux de nos provinces, un accès direct et relativement peu coûteux aux matières dont ils ont besoin; de plus, leurs ventes se font dans la plupart des cas dans un rayon de 50 à 100 milles de leur usine. Est-il alors surprenant que les entreprises des provinces atlantiques aient de la difficulté à faire concurrence à celles des autres provinces? Afin de concurrencer des entreprises situées au Québec et en Ontario, les expéditeurs des provinces atlantiques doivent généralement absorber au préalable le transport jusqu'au centre du Canada. Je parle particulièrement du marché du centre du Canada qui est d'une importance si vitale pour notre région. Très souvent, nos compagnies doivent assumer le coût d'entreposage dans des centres comme Montréal et Toronto afin d'offrir à leurs clients un service acceptable et concurrentiel. Ceci, après avoir déjà assumé les frais de transport vers le centre, que ne connaissent pas de la même façon la plupart des entreprises du Québec et de l'Ontario.

Dans les provinces de l'Atlantique, il faut par conséquent tenir compte des frais de transport, et par conséquent de la distance que doivent parcourir les produits pour arriver sur les marchés de l'Atlantique, ou pour que les produits atlantiques parviennent sur les marchés d'autres provinces; il faut tenir compte également des frais d'entreposage sur le marché, et par conséquent, même si le tarif des transports est raisonnable, les industriels et les producteurs de nos provinces doivent faire face à des frais de transport et de distribution importants, auxquels ne doivent pas faire face les concurents qui se trouvent près des marchés.

Dans cette brève introduction, monsieur le président, avant de passer au sujet suivant, j'ai essayé de préciser de façon générale les problèmes de transport auxquels ont à faire face les compagnies régionales qui essaient de commercialiser leurs produits dans des centres à forte densité de population.

J'aimerais maintenant aborder la question du programme d'aide aux transports. J'aimerais ici être positif et dire combien le programme actuellement en vigueur d'aide aux transports permet, dans une certaine mesure, de rectifier les désavantages que connaissent les régions de l'Atlantique lorsqu'elles veulent atteindre les marchés du centre et de l'Ouest du Canada. Aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes ainsi que de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique, toutes les marchandises provenant des provinces de l'Atlantique acheminées vers le centre et l'Ouest du Canada jouissent d'une subvention de transport, que ce soit par rail ou par route. Le montant précis de l'aide varie selon la distance et le produit, et nous avons préparé un tableau qui vous a été distribué et qui illustre très bien les différentes sortes d'aide. Afin de ne pas perdre de temps, je ne passerai pas ce tableau

[*Text*]

would like to mention just one illustration and, if you look at your table, gentlemen, you will see that from Charlottetown, for example, the subsidy paid either to the railway or to the motor carrier, in relation to eligible movements to a place such as Montreal, represents a total amount of 37.5 per cent. That is a subsidy in relation to the carrier's rate. It is an amount that goes to the carrier in relation to that movement. So you can see there is a very substantial and significant subsidy and, as I say, this is a very significant thing in offsetting, in part at least, the disadvantage we face.

For shipments moving within the Atlantic region, there exists a blanket subsidy of 15 per cent, payable to both rail and eligible highway carriers. This part of the subsidy program is under review by the federal-provincial committee on Atlantic region transportation. The Atlantic provinces governments are striving to maintain the intra-regional subsidies, but to be applied on selected commodities only, and at a higher level of assistance. Commodities would be selected based on their effect on regional economic development and the enhancement of the viability of processing and manufacturing within the region.

As a matter of information, total payments under the Freight Assistance Program in 1976 were approximately $42.5 million. In the Annual Report you have before you, if you have had an opportunity to glance through it, there is a breakdown of those payments shown on pages 21 and 22. Just to conclude my comments on the transportation assistance program, I would like to say that it is an effective instrument in offsetting in part the burden of higher transportation costs incurred by Atlantic provinces companies. The key point I have been leading up to is that efforts should be continued to improve and expand this program to provide the maximum amount of assistance for the movement of the goods of producers and manufacturers located within this region.

Under the heading of the disproportionate impact of freight rate increases, we have this to say: railway rate increases during the past year and a half have largely been based on a flat uniform percentage increase. This has a significantly greater impact on long haul shippers, such as the Atlantic provinces shippers, because of its higher yield in absolute terms in relation to a higher base rate.

For a period of about eight years, prior to the spring of 1975, the Canadian railways observed the principle of a lesser percentage increase as the rate and/or distance increased. This was extremely beneficial to long haul shippers generally, and had a moderating effect upon the longstanding problem of the Atlantic region of a worsening competitive position caused by the horizontal method of applying rate increases.

You will find a hypothetical illustration of the difference between a uniform percentage type of increase as compared to a tapered increase on page 33 of our Annual Report. Incidentally, I mean by a tapered increase, a declining sliding scale of percentages as the rate gets higher and the distance increases.

[*Translation*]

en revue, mais j'aimerais attirer votre attention sur un exemple particulier. Vous noterez ainsi qu'à partir de Charlottetown, par exemple, la subvention au transport par rail ou par route vers Montréal, est de 37.5 p. 100. Il s'agit là d'une subvention sur le tarif du transporteur. Ainsi donc, vous voyez qu'il s'agit d'une subvention importante et qui permet, du moins en partie, de rectifier notre désavantage en la matière.

Quant au transport vers les provinces de l'Atlantique, il existe une subvention générale de 15 p. 100, payable à la fois aux chemins de fer et aux transporteurs routiers admissibles: Cette partie du programme fait l'objet d'une révision par le comité fédéral-provincial du transport dans la région de l'Atlantique. Les gouvernements de nos provinces essaient de maintenir, voire d'augmenter les subventions à l'intérieur de certaines régions pour certains produits seulement. Les produits en question seraient choisis en vertu de leur importance pour le développement économique régional et des possibilités de transformation à l'intérieur de ces régions.

A titre d'information, les paiements totaux aux termes du Programme d'aide au transport s'élevaient à environ 42.5 millions de dollars pour 1976. Le rapport annuel que vous avez devant vous détaille ces versements aux pages 21 et 22. Pour terminer, j'aimerais dire que le programme d'aide aux transports sert de façon efficace à alléger le fardeau que représentent des coûts de transport plus élevés pour les entreprises de nos provinces. Ainsi donc, il faudrait continuer à améliorer ce programme et à l'étendre, afin d'offrir un maximum d'aide au transport des produits de nos régions.

Au sujet des répercussions très importantes des augmentations de tarifs de transport, notre position est la suivante: les augmentations de tarifs des chemins de fer au cours de la dernière année et demie sont dues à une augmentation uniforme procentuelle. Cela a des répercussions beaucoup plus importantes pour les expéditeurs de longs parcours, comme c'est le cas pour ceux des provinces de l'Atlantique, dont le tarif est déjà plus important en termes absolus.

Pendant huit ans environ, avant le printemps de 1975, les chemins de fer canadiens imposaient des augmentations procentuelles moins importantes, selon que le tarif ou la distance augmentait. Il s'agissait d'un principe très avantageux pour les transporteurs de longues distances, car cela réglait quelque peu le problème des régions atlantiques, dont la situation s'empirait à cause de l'imposition des augmentations uniformes de tarifs.

Vous verrez l'illustration de la différence qui existe entre une augmentation uniforme et une augmentation dégressive. Par augmentation dégressive je veux dire une échelle dégressive de pourcentages au fur et à mesure que le taux et la distance augmentent.

[*Texte*]

• 1545

In very real terms, the impact of the use of a flat uniform percentage increase is apparent from a recent comparison made by the Atlantic Provinces Transportation Commission of the increase in transportation costs to a Nova Scotia manufacturer for the movement of three of its major raw materials, as compared to moving the same materials in the same quantity to two locations in Quebec and Ontario, where competing manufacturers are located. While the increases were roughly the same in terms of total percentages, the *additional* amount of increase in transportation costs to the Nova Scotia company over the competing locations in Central Canada, during the period January 1 1975 to January 1 1976, was over $180,000, comparing the Nova Scotia location to the Quebec location, and over $325,000, comparing the Nova Scotia location to the Ontario location. The deterioration in the competitive position of the Nova Scotia-based company, which relies heavily in this case—as many of them do—on markets outside the Atlantic Region, is apparent.

The Atlantic Provinces Transportation Commission has made representations to the railways urging them to adopt the taper principle for future increases. While the railways have so far declined to re-institute this principle on the grounds of certain technical problems, we shall continue to press this case for its adoption.

I would just interject this, too, Mr. Chairman, that, while we are attempting to the best of our ability to negotiate a settlement with the railways, failing that, we will of course be appealing to the government for some support on the question.

I just have a few other matters to quickly finish my presentation, and they are summarized as follows. They are just brief areas of concern. I did not take time to outline them in any great detail, but I did want it on the record that we do have some additional areas of concern—probably many more than are here—but these are some of the key ones.

The first is the proposal to restrict the coastal trade of the Atlantic Provinces to Canadian ships, which will adversely affect the cost to the users of transportation and detrimentally affect the future growth and viability of industry in the Atlantic Provinces. On pages 26 and 27 of our Annual Report, we have more detailed information on that subject. You have already had the presentation of the Atlantic Transport Users Association; I can say without qualification that we support their presentation fully.

The second area of concern I would like to mention very briefly is the removal of subsidies on export grain and flour through Eastern ports as per Bill C-31, with the potential loss of traffic and employment at Maritime Provinces ports. Again, this subject is outlined in some detail on pages 33 through 35 of our Annual Report, and you may wish to glance through that. Here again, the Halifax/Dartmouth Port Commission covered this subject very fully and we certainly would like to support them on their presentation on that subject.

[*Traduction*]

Les répercussions que peuvent avoir ces augmentations procentuelles uniformes ressort d'une comparaison récente faite par la Commission des transports des provinces de l'Atlantique; celle-ci étudie l'augmentation des coûts de transports de deux ou trois matières premières jusqu'à l'usine d'un industriel de Nouvelle-Écosse; la Commission a comparé ces frais à ceux du transport des mêmes quantités de ces mêmes matières premières vers deux usines concurrentes du Québec et de l'Ontario. Alors que les augmentations étaient environ les mêmes en terme de pourcentage total, l'augmentation additionnelle des frais de transport pour la compagnie de Nouvelle-Écosse par rapport à celle du centre du Canada au cours de la période allant du premier janvier 1975 au premier janvier 1976 était supérieure de $180,000 dans la comparaison entre l'usine de Nouvelle-Écosse et à l'usine du Québec, et supérieure de $325,000 dans la comparaison entre les usines de Nouvelle-Écosse et d'Ontario. L'usine de Nouvelle-Écosse est dans une situation nettement défavorisée, alors qu'elle dépend comme beaucoup, des marchés qui se trouvent à l'extérieur de nos provinces.

La commission des transports des provinces atlantiques a exposé son cas aux chemins de fer en leur demandant d'imposer des taux dégressifs à l'avenir. Même si ceux-ci n'ont pas voulu en revenir à ce principe, en expliquant que cela posait certains problèmes techniques, nous continuerons à insister sur notre position en espérant qu'elle pourra être adoptée.

J'aimerais signaler que nous faisons tout notre possible afin de négocier une entente avec les chemins de fer; cependant, au cas où ce ne serait pas possible, nous ferons appel au gouvernement et nous lui demanderons son appui.

Quelques points encore avant de terminer mon exposé; je ne passerai pas chaque question en détail, mais je voulais cependant les évoquer. Nous en avons sans doute beaucoup plus à soulever, mais ce sont les plus importants.

Tout d'abord, au sujet de la proposition visant à restreindre le commerce côtier dans les provinces de l'Atlantique aux navires canadiens; cela aura un effet néfaste sur les coûts de transport et sur la croissance future et sur la rentabilité de l'industrie de nos provinces. Aux pages 26-27 de notre rapport annuel, nous vous donnons plus de détails à ce sujet. Les représentants de l'Atlantic Transport Users Association vous ont déjà fait part de leurs préoccupations à cet égard. Je puis dire sans réserve que nous appuyons totalement leur exposé.

J'aimerais parler ensuite de la suppression des subventions sur les grains et la farine exportés à partir des ports de l'Est du Canada. C'est ce que prévoit le bill C-31, ce qui pourrait provoquer une diminution du trafic et de l'emploi dans les ports de nos provinces. Cette question est discutée aux pages 33 à 35 de notre rapport annuel que vous pourrez consulter. La Commission des ports d'Halifax et Darmont vous a fait un exposé très détaillé de cette question, exposé auquel nous donnons notre entière approbation.

[*Text*]

The final brief point I would like to mention, Mr. Chairman, is the need for up-grading many of the highways in the Atlantic Provinces to permit the carriage of goods at higher uniform maximum weights on a year-round basis, consistent with those in effect in the Central Provinces. Again, we have an outline of that subject on pages 31 and 32 of our Annual Report. I would like to just draw particular note to the fact that, for this past spring and the preceding spring-thaw period, the Atlantic Provinces shippers, in many instances, incurred a penalty of 25 per cent in truck rates—25 per cent, Mr. Chairman—as a result of the inadequacy of the highways to withstand normal weights during that spring period. That, I think, makes the significance of that problem quite clear.

I would just simply like to conclude by again expressing our appreciation for the opportunity to appear before you. I hope that this rather brief presentation will assist you in your study of the transportation problems of the Atlantic Provinces.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Armitage. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I think, for the information of the Committee, it would be only fair if I were to tell you that there are probably few, if any, transportation study groups with comparable authenticity to that of the Atlantic Provinces Transportation Commission. It is guided by shippers, as members of the Board; it is supported by government; it is an authoritative and a reliable structure. It has had as its Secretary/Manager such outstanding people as Howard Mann and, presently, a very outstanding individual in Craig Dickson, with the support of people like Ramsay Armitage. It is a reliable, authentic, capable group of people, who have never yet presented anything which was not in line with the facts as they exist.

• 1550

I hope the Committee will pay very, very careful attention to the annual report, which you have made available to us, and to the very brief outline of the problem, as he sees it, in Atlantic transportation because, not wishing to take anything away from anybody else, the various briefs we have had to date have been in specific interests. The Port of Halifax, the Port of Saint John and the potato industry, this organization functions as a partner to virtually all of these and is, therefore, the historic representative of Atlantic Canada, I think, in respect of its transportation needs. They have accumulated statistics and have been in constant study of the problems as they exist.

I would like to add one other thing in connection with the transportation subsidies, and they were referred to buy Mr. Mingo in a very broad sense, being the total expenditure of the Department of Transport. But if one were to take them in an even more restricted sense and look at the deficits in various operations in the field of transportation, plus the direct subsidies which have been paid for transportation, whether it be air, land or sea, the Maritime provinces are getting less than their per capita share of the Canadian deficit in transportation. I

[*Translation*]

J'aimerais finalement insister sur le besoin de reconstruction de nombreuses grandes routes de notre province, ce qui permettrait un transport plus important pendant toute l'année, semblable à celui qui prévaut dans les provinces du centre du Canada. Notre rapport annuel aux pages 31 et 32 donne des détails à ce sujet. J'aimerais tout simplement signaler qu'au cours du printemps passé et du dégel du printemps précédent les expéditeurs de nos provinces ont été pénalisés dans de nombreux cas, et qu'ils ont dû payer 25 p. 100 de plus pour le transport par route à cause de l'état déplorable des routes de la province qui ne permettent pas un transport aussi important pendant le printemps. Je crois que ces quelques détails vous laissent entrevoir très clairement où se situe le problème.

J'aimerais terminer en vous remerciant une fois de plus de nous avoir donné la possibilité de comparaître devant vous. J'espère que cet exposé assez succint vous aidera dans l'étude que vous faites des problèmes de transport dans les provinces atlantiques.

Le président: Je vous remercie, monsieur Armitage. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, pour l'information des membres du Comité, je devrais dire que très peu de groupes d'étude sur les transports font leur travail avec autant de connaissances de cause que la Commission des transports des provinces de l'Atlantique. En effet, des expéditeurs sont membres du conseil d'administration de la Commission. Celle-ci a l'appui du gouvernement et il s'agit d'une structure qui parle d'autorité et à laquelle on peut se fier. Un de ses secrétaires-directeurs a été M. Howard Mann et, à l'heure actuelle, une autre personne tout aussi remarquable en est le directeur, il s'agit de M. Craig Dickson, aidé d'une personne de la valeur de M. Ramsay Armitage. Il s'agit d'un groupe de personnes très compétentes, auxquelles on peut véritablement se fier, étant donné leur façon scientifique de travailler.

J'espère que le Comité étudiera avec le plus grand soin le rapport annuel qui nous a été distribué, et qu'il se penchera sur les différentes questions soulevées par notre témoin. Jusqu'à l'heure actuelle les différents mémoires qui nous ont été soumis ont porté sur des questions bien précises. Le port de Halifax, le port de Saint-Jean, l'industrie de la pomme de terre. La Commission des transports des provinces atlantiques est une organisation qui travaille de pair avec presque toutes ces industries, elle a toujours représenté les provinces de l'Atlantique dans le domaine des transports. Cette commission possède tous les chiffres sur la question et étudie continuellement le problème.

J'aimerais ajouter quelque chose d'autre en ce qui concerne les subventions accordées aux transports. M. Mingo en a parlé de façon très générale; cependant, si l'on étudiait cette question sous un angle plus restreint, si l'on envisageait la question des déficits des différents secteurs du transport et les subventions directes, que ce soit pour le transport aérien, terrestre ou maritime, les provinces Maritimes accusent un déficit moins important par habitant que ce n'est le cas pour d'autres régions du Canada. Je pense particulièrement au déficit de la

[*Texte*]

include the Seaway deficit, the Mirabel deficit and all other deficits of that nature, because we are getting subsidy, period, in this regard, and I exclude the ferry service which is an interprovincial-national responsibility. I did not take those figures into my research.

We are getting roughly 5 per cent of the total deficit function of the transportation system of Canada through the Department of Transport when we constitute roughly 7.5 per cent of the population, and I think I can present you with statistics which will confirm that. I am, therefore, always offended when I am told in the House of Commons by some of those from other parts of Canada, oh, but you have the MFRA. That is a token; it does not fulfil the national responsibility to transportation requirements in this area.

I hope everybody will study that sheet, and you will see that when you get beyond Montreal the effect of subsidies through the MFRA becomes relatively insignificant the farther away you get. So while the Montreal market is substantially helped by MFRA and its payments, there is a diminishing effect that one goes through in the Toronto area of Canada and, of course, that is a necessary market for Atlantic Canada.

Mr. Chairman, I do not know how, one could ask one question of this man, as we are expected to do today. I plead with you that the next time we ever have a chance to come there be more time for preparation of briefs than we have had for this one, particularly for the potato growers, for all of us for that matter, and that we have more time for questioning. We need days—we do not need a day—for this exercise. I do not know how to ask one question; I could ask you two dozen.

Mr. Benjamin: It is tough.

Mr. McCain: It is tough. I wish we did have time. I would say this: Mr. Armitage, you propose, for instance, a formula for rate increases. How do the per-ton-mile rates in the Atlantic area compare with some of the competitors on a per-ton-mile basis in other areas of Canada?

For instance, I know that grain is moved from Ontario to certain eastern points at a much lesser rate than grain would be moved within the Atlantic areas, because I have studied that particular facet of it deeply. Central Canada is favoured in its rail structure, relative to the per-ton-mile cost of moving grain to the Atlantic area. How does the other aspect of rates in other parts of Canada compare with our rates as we move comparable distances on a per-ton-mile basis?

Mr. Armitage: First of all, Mr. McCain, may I thank you for your kind words of support. Words such as those are always welcome, of course.

To answer your question about the relative situation of the rate per-ton-mile in this region compared to other regions in Canada, it is very difficult to generalize about something such

[*Traduction*]

Voie maritime du Saint-Laurent, de l'aéroport Mirabel où des subventions sont également versées. Je ne tiens pas compte du service de transbordeurs, qui relève de la responsabilité des différentes provinces et du gouvernement fédéral.

Le déficit dans notre province est de 5 p. 100 du déficit total du système de transport dont est responsable le ministère des Transports fédéral, alors que notre pourcentage de population s'élève à 7.5 p. 100. Je pourrais vous donner des chiffres à l'appui de ma déclaration. Par conséquent je me sens toujours offensé lorsqu'un député d'une autre région du Canada me dit à la Chambre que nous bénéficions des avantages de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes. Il s'agit de bien peu, et il ne faudra pas croire que le pays remplit ses responsabilités en agissant de la sorte.

J'espère que tout le monde se penchera sur les documents qui nous ont été présentés. Vous verrez que plus on s'éloigne de Montréal, plus l'effet des subventions aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes diminue. Ainsi donc, si les subventions servent les intérêts des provinces atlantiques considérablement sur le marché de Montréal, ces subventions sont de moins en moins intéressantes au fur et à mesure que l'on va vers l'ouest, du côté de Toronto, qui est pourtant un marché important pour nos provinces.

Monsieur le président, je ne vois pas très bien comment l'on pourrait poser des questions au témoin. Je voudrais seulement demander que, la prochaine fois que le Comité viendra dans ces provinces, il permette un délai plus long que cette fois-ci pour la préparation des mémoires, et que nous ayons plus de temps pour poser nos questions. Nous aurions besoin de journées entières pour étudier à fond la question. Je ne vois vraiment pas comment je pourrais vous poser une seule question. Car, en fait, j'en ai deux douzaines qui me viennent à l'esprit.

M. Benjamin: C'est pas mal dur.

M. McCain: A qui le dites-vous. Je voudrais vraiment que nous ayons plus de temps à notre disposition. Enfin! Monsieur Armitage, vous proposez une formule d'augmentation des tarifs. Comment les taux par tonne-mille de la région de l'Atlantique peuvent-ils se comparer à ceux d'autres régions?

Par exemple, je sais que le grain peut être transporté de l'Ontario vers certains ports de l'Atlantique à un taux nettement inférieur à celui qui est imposé à l'intérieur de ces régions. J'ai étudié cet aspect de la question en profondeur. Le centre du Canada est favorisé dans cette structure de transport par rails pour ce qui est du coût par tonne-mille de transport du grain vers la région de l'Atlantique.

M. Armitage: Tout d'abord, monsieur McCain, j'aimerais vous remercier de vos aimables mots d'encouragement. Des paroles comme les vôtres sont toujours bienvenues évidemment.

Pour répondre à votre question au sujet de la comparaison entre le tarif par tonne-mille imposé dans notre région et dans d'autres régions du Canada, il est très difficile de faire des

[*Text*]

as that. But I can say in many instances we do have very favourable rates, particularly in terms of traffic moving interregionally—that is, between this region and other parts of Canada—so much so that very often our rates are lower per-ton-mile than rates elsewhere. On the other hand, if you compare movements solely within this region, such as feed grains, with similar movements within Quebec and Ontario, for example. It is not unusual to find—and I think Mr. Irving during his presentation in Saint John, Mr. Chairman, pointed to this situation in the forest industry—the rate structure for this region a great deal higher. Using Mr. Irving's example, of course, there are cases where rates in British Columbia, for example, on wood products, are a great deal lower than they are in the Atlantic area. So, to try to conclude that answer, Mr. McCain, we have favourable rates, but we also have unfavourable rates. It is very hard to generalize.

• 1555

Mr. McCain: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have two questions. I will put them all in one, or try my best. By the way, I would like to add my compliments to Mr. McCain's. This is the way an annual report should be; there is material for all members for half a dozen speeches in the House—and I only had a chance to read the remarks of the Commission on Bill C-33. Excellent. It reinforces what arguments we have been trying to make.

But I would like to ask Mr. Armitage about the statutory rates, the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Program, the at-and-East rates, which are statutory. I would like to know what the position of your Commission is on retaining statutory provisions, rather than removing them from the Statutes of Canada and leaving it up to the whims of successive governments or Ministers of Transport. Do you not consider that some measure of safeguard, even if it is somewhat inadequate? And, secondly, with the transferring of funds that would otherwise have gone into freight rate subsidies or, in equivalent amounts thereabouts, into improvement on highways, is this not an inefficient, costly and wasteful transfer, in terms of energy use and costs, onto trucks and roads, which really should, for the sake of energy and costs, remain on rail movement? Are you not running a risk here of not only the loss of statutory rate provisions, but adding another risk in terms of even higher costs of transportation out of the Atlantic provinces to central Canada? You are going to lose both ways.

Mr. Armitage: Well, to answer the first part of your question, Mr. Benjamin, this gives me an opportunity to repeat one

[*Translation*]

généralisations à cet égard. Dans de nombreux cas, notre tarif est assez avantageux, surtout pour le transport entre les différentes régions, et je veux parler des autres régions du Canada; ainsi, très souvent, notre tarif est inférieur par tonne-mille à celui de ces autres régions. Par contre, si l'on compare le transport des grains fourragers par exemple uniquement à l'intérieur du Québec et de l'Ontario, on remarquera que dans de nombreux cas, le tarif est de beaucoup supérieur dans notre région. C'est d'ailleurs ce qu'a fait remarquer M. Irving au cours de son exposé à Saint-Jean. Il parlait de la situation dans l'industrie forestière. Pour reprendre l'exemple de M. Irving, dans certains cas, les taux en Colombie-Britannique pour les produits du bois sont nettement inférieurs à ceux de la région Atlantique. Ainsi donc, monsieur McCain, il faut dire que si nous avons des taux assez satisfaisants, nous en avons d'autres qui ne le sont pas du tout. Il est très difficile de généraliser.

M. McCain: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur McCain.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aurais deux questions à poser. Je vais essayer de les combiner. J'aimerais évidemment ajouter mes compliments à ceux de M. McCain. Le rapport annuel de la Commission est un bon exemple de ce genre de document. Suffisamment de questions sont soulevées dans ce dernier pour permettre à de nombreux députés de faire des discours à la Chambre en s'en inspirant. Je n'ai eu la possibilité que de lire les remarques de la Commission ayant trait au Bill C-33. Je les trouve excellentes. Ces remarques insistent sur les questions importantes.

J'aimerais poser des questions à M. Armitage au sujet des taux statutaires, les taux prévus aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, sur les programmes de subventions au transport de marchandises dans la région Atlantique, et les taux à la livraison dans l'Est. Votre Commission estime que l'on devrait conserver ces dispositions statutaires en matière de tarif ou bien estime-t-elle que le tarif ne devrait pas relever des dispositions de la Loi et qu'il devrait être laissé au bon vouloir des différents gouvernements ou des ministres des Transports. Ne croyez-vous pas qu'il faudrait avoir certaines garanties, même si elles ne sont pas suffisantes? Deuxièmement, j'aimerais aborder la question du transfert des fonds qui auraient autrement été utilisés pour les subventions au taux de transport des marchandises ou à l'amélioration des routes. Ne croyez-vous pas que les fonds devraient continuer à être consacrés au transport par chemins de fer plutôt que d'être transférés à améliorer le transport routier? Ne croyez-vous pas que vous pourriez non seulement vous voir enlever les dispositions statutaires concernant les taux de transport, mais également courir le risque d'encourir des frais de transport plus importants des provinces de l'Atlantique vers le centre du pays? Ne croyez-vous pas que vous allez perdre sur les deux tableaux?

M. Armitage: Pour répondre à la première partie de votre question, monsieur Benjamin, j'aimerais répéter ici un des

[*Texte*]

of the main thrusts of our presentation. It is simply this: we very jealously guard the statutory provisions that we do have under the Maritime Freight Rates Act and the Atlantic Region Freight Assistance Act. I would like to stress again how essential those statutes are to this region, not only in terms of the fact that they are in statutory form and our situation to some extent is protected in that way, but also because they provide the vehicle upon which we can improve the subsidy provisions under those statutes. To be more specific though, in terms of the ability of the government to alter the subsidy program in relation to those statutes, under the Atlantic Region Freight Assistance Act, there is a section which gives discretion to either the Cabinet or the Minister, I am not sure which, to vary or remove the subsidies on traffic moving within the Atlantic Region. So the government today, by that section of the Atlantic Region Freight Assistance Act, does have that power; in that case, it was intended to provide a means by which the provincial governments could negotiate improvements in the subsidy program for interregional movement.

I will just quickly add this point to that, Mr. Chairman. As you may know, there are some movements which take place within this region that really should not be under the subsidy program. What I am referring to are movements that originate at one time or another outside of this region. Goods that are manufactured in Quebec and Ontario come to rest at some warehouse in the Atlantic provinces and, from that point, are redistributed from stock to outlets throughout the region; that movement beyond the warehouses within the region more often than not comes under the subsidy program, and it consumes a fair amount of subsidy money. We would like to see that money going to assist our Maritimes manufacturers and producers, and that kind of flexibility we certainly support. But, at the same time, we jealously guard any additional changes in the statutes that provide our subsidy program.

• 1600

You also asked a question about the funds being transferred to highway use. I suppose you were referring to highway construction and the like. I can only say that this is not a matter our own office has been that directly involved with. Adequate highways has for a number of years been a major goal of ours. Competition is essential to this area to enable our manufacturers and producers to negotiate meaningful rates with the railways, and good highways facilitate that to quite some degree; so certainly we need good highways. And, as I mentioned, the spring surcharge that was prompted by certain highways being inadequate to accommodate normal payloads this past spring is a perfect example of the penalty that applies against our industry because some of our highways are not adequate. So I have to say that certainly we would not support the use of our transportation assistance fund—and I am referring to the freight rate assistance program—we would not support taking that money away and applying that to highways, but certainly we need money for good highways.

[*Traduction*]

arguments principaux de notre exposé. Nous voulons maintenir très jalousement les dispositions statutaires prévues aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandides dans les provinces maritimes et de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. J'aimerais insister sur l'importance primordiale de ces lois pour notre région. Ces lois protègent notre situation et grâce à elles nous pouvons également chercher à augmenter les subventions. Il faut signaler néanmoins que le gouvernement a la possibilité de modifier le programme de subventions aux termes de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. En effet, un article de cette loi permet soit au Cabinet, soit au Ministre, je ne me souviens plus exactement, à leur discrétion, de varier ou de supprimer les subventions s'appliquant au transport à l'intérieur de la région Atlantique. Le gouvernement ainsi dispose d'un tel pouvoir à l'heure actuelle; au moment où la loi est entrée en vigueur, cette disposition avait pour but de permettre aux gouvernements provinciaux de négocier des augmentations au programme de subventions pour le transport entre les différentes régions.

Une dernière clarification rapide: comme vous le savez, certains transports qui se font à l'intérieur de notre région ne devraient pas véritablement relever de ce programme de subventions. Je veux parler de transport dont le point de départ à un moment ou à un autre se trouve à l'extérieur de la région. Par exemple, des marchandises fabriquées à Québec ou en Ontario et entreposées dans certains entrepôts des provinces de l'Atlantique qui sont redistribuées dans la région. Ce transport bénéficie généralement des avantages du programme de subventions et il consomme une bonne partie de l'argent de celles-ci. Nous aimerions que cet argent serve à aider les industriels et les producteurs des Maritimes, nous serions prêts à appuyer un tel changement évidemment. Cependant, nous n'aimerions pas voir d'autres changements dans les lois en vertu desquelles nous bénéficions d'un programme de subventions.

Vous avez également parlé des transferts de fonds pour l'amélioration du transport routier. Je suppose que vous voulez parler de la construction de grandes routes. J'aimerais vous signaler à cet égard que notre groupe ne s'est pas occupé directement de cette question. La construction d'un réseau routier adéquat a été un de nos objectifs majeurs au cours de nos brèves années. La concurrence est essentielle dans cette région pour permettre aux industriels et aux producteurs de négocier des taux valables de transport avec les chemins de fer et évidemment la construction d'un réseau routier satisfaisant permet de réaliser ce but. Il est certain que nous avons besoin d'un bon réseau. Je vous ai parlé des problèmes que nous avons rencontrés le printemps passé lors du dégel. Nos industries sont pénalisées parce que notre système routier n'est pas adéquat. Ainsi donc, nous nous opposons à utiliser les fonds de notre programme de subventions aux taux de transport des marchandises pour les grandes routes, ce qui ne signifie pas que nous n'ayons pas besoin d'argent pour construire un bon réseau routier.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Miss Campbell.

Miss Campbell (South Western Nova): Thank you, Mr. Chairman. I would like to follow along on this last point, but, before doing that, I think I would also like to congratulate you on your transportation review. It is very good and perhaps we should have had it before we started.

I have a couple of questions. First, about the physical distribution centre, how helpful has it has been, in terms of alleviating any problems and should there be more of them? I just want a quick answer on that, because I have followed your centre there in Moncton, and I think more people should be aware of the use of it and how informative it is. On the recent announcement of the Atlantic provinces transportation program—and this is following on your answer to Mr. Benjamin—I would like to know just exactly how you stand on it. Perhaps you have answered this in part, but I would like a better statement from you on it, being an authority on transportation.

Mr. Armitage: I would like to thank you, Miss Campbell, for that question, because it does give me an opportunity to refer to the Physical Distribution Advisory Service, which is an organization associated with our own commission in Moncton, as you know. This is an organization that is partly funded by DREE, the balance of funding being provided by the four Atlantic provincial governments. Its role is to assist, in a managerial way, industry throughout the region, in terms of resolving many of the distribution problems that they incur. This takes on the form of assisting them in planning the best location for warehousing, determining the extent to which warehousing is necessary and other distribution functions, such as materials handling equipment, and all those things that go into the movement of goods from the time they are produced to the time they reach the marketplace. While I do not have the statistics of how many companies this organization has assisted since it was established, probably no more than two years ago, I do know that they have assisted a large number of companies, and the response they have from those clients has been very positive in terms of their assistance being very meaningful and financially rewarding to those companies. Does that answer your question?

The Chairman: Thank you, Miss Campbell. Thank you, Mr. Armitage, for being with us this afternoon. It has been much appreciated.

Mr. Armitage: Thank you.

The Chairman: We have now with us, from the Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade, Col. H. E. Smale, Executive Manager, and Mr. Eldwood Dillman, Member, Transportation Committee.

The presentation is lengthy. Rather than have the text cut, if it is agreeable with the members, we would have it added to our *Proceedings* as read and ask the manager if he might comment on specific items in the brief. In this way, every member will have it written up in the *Proceedings,* as if you

[*Translation*]

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser des questions au sujet du dernier point soulevé par le témoin, mais auparavant j'aimerais le féliciter pour son exposé. Je crois que nous aurions dû pouvoir lire ce rapport sur les transports dans les provinces de l'Atlantique avant le début de la séance.

J'aimerais poser certaines questions. Tout d'abord, au sujet de votre service de répartition des entreprises, quels ont été les résultats? Croyez-vous que d'autres services du même genre devraient être créés? J'aimerais une réponse rapide. J'ai suivi de près les activités de votre centre qui se trouve à Moncton, et je crois que plus de personnes devaient être au courant de son existence, et des possibilités qu'il peut offrir. Quelle est la situation? Vous avez déjà peut-être répondu à cette question, mais j'aimerais que vous soyez plus précis, puisque vous êtes l'organisation compétente en matière de transport.

M. Armitage: J'aimerais vous remercier, mademoiselle Campbell, de poser cette question. Cela me donne la possibilité de parler de ce service consultatif de répartition des entreprises, organisation associée à notre commission à Moncton. Cette organisation reçoit des fonds en partie du ministère de l'Expansion économique régionale et des quatre gouvernements provinciaux. Son rôle est d'aider les industries de la région à résoudre pas mal de problèmes de répartition, notamment à prévoir le meilleur emplacement pour les entrepôts, à s'occuper de toutes les questions concernant l'entreposage et la distribution ainsi que la manutention des produits etc. Bref, tout ce qui intervient dans le transport des marchandises depuis la production, jusqu'à la vente sur le marché. Je n'ai pas en tête le nombre de compagnies que cette organisation a aidées depuis sa création, qui remonte à deux ans tout au plus, mais je puis vous dire qu'elle a aidé de nombreuses compagnies qui se sont félicitées de l'intervention très valable et avantageuse sur le plan financier. Est-ce que j'ai répondu à votre question?

Le président: Je vous remercie, mademoiselle Campbell. Merci, monsieur Armitage, d'avoir témoigné ici cet après-midi. Votre présentation a été très appréciée.

M. Armitage: Je vous remercie.

Le président: Nous entendrons maintenant des représentants de l'Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade (AVABT), Le Col. H. E. Smale, directeur exécutif et M. Eldwood Dillman, membre du Comité des Transports.

L'exposé des chambres de commerce est assez long et si les membres sont d'accord, nous pourrions peut-être l'annexer à nos délibérations d'aujourd'hui et demander au directeur s'il pourrait nous donner les points saillants du mémoire. Les membres du Comité sont-ils d'accord?

[*Texte*]

had read it, and you could comment generally. Is that agreeable with the Committee?

• 1605

Some hon. Members: Agreed.

An hon. Member: Do we have copies?

The Chairman: Yes, we do have copies, and they will be circulated now. I would ask that just a summary of your brief be presented and then we could have more than three questioners to complete the period of the witness.

Col H. E. Smale (Executive Manager, Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade): Mr. Chairman, Miss Campbell, gentlemen. I wish to first express the appreciation of the Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade for this opportunity to appear before you and to speak on this subject which is of overriding importance, we believe, to the future of our country.

I would first like to point out that I am not a transportation expert and, in appearing before your Committee, I feel somewhat in the position of a young curate who was called before the assembly of bishops to speak on the subject of sin; looking at the august body, he allowed as how the audience knew more about the subject than he did.

In the time at my disposal, I wish to briefly bring to your attention the importance which the residents of Maritime Canada place on transportation. Secondly, I wish to touch on some of the major transportation areas of concern which have a direct impact on the economy of our area.

To begin, we believe that the importance of transportation as a key element of paramount importance to Atlantic Provinces cannot be stressed too strongly. Canada was built upon transportation links between the central part of the country and the Atlantic and Pacific. Provision of such links was a prerequisite to Nova Scotia and New Brunswick joining Confederation. Thus, from our earliest beginnings, transportation has been considered an instrument of national policy to promote economic development, and the public funds of Canada have been used for that purpose.

The building of the Intercolonial Railway in 1876 and the rate level established thereon were designed to unite physically the Canadas with the Maritimes. The Duncan Royal Commission reaffirmed the obligation of the federal government to provide adequate transportation links between the Maritimes and central Canada. The direct result of this royal commission was the Maritime Freight Rates Act. This act is the cornerstone of national policy respecting transportation in Atlantic Canada. The intent and the objectives of the act, and the obligation accepted by the federal government, are sacred to the Atlantic Provinces. Therefore, the selective subsidies on the movement of freight between the Atlantic Provinces and central and western Canada must be maintained at the present level, or higher, to ensure that the Maritime economy does not suffer and that the goods produced in our area remain competitive in central and western Canadian markets.

[*Traduction*]

Des voix: D'accord.

Une voix: Avons nous un exemplaire de ce mémoire?

Le président: Oui, on va vous le distribuer maintenant. Pourriez-vous nous présenter un résumé de votre mémoire, ce qui permettra à plus de trois membres du Comité de vous poser des questions.

Le colonel H. E. Smale (directeur exécutif, Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade): Monsieur le président, mademoiselle Campbell, messieurs. Je désirerais tout d'abord vous exprimer les remerciements de l'Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade pour la possibilité que vous nous donnez de comparaître devant vous et de parler de ce sujet qui est d'une importance extrême pour l'avenir de notre pays.

J'aimerais dire au départ que ne je suis pas un expert en matière de transport et en comparaissant devant votre Comité, je me sens quelque peut dans la situation d'un jeune vicaire à qui l'on avait demandé de parler du péché devant une assemblée d'évêques. En jetant un coup d'œil sur cette asssemblée sélecte, celui-ci s'est exclamé qu'il parlait devant une audience qui connaissait beaucoup mieux la question que lui.

Dans le peu de temps qui est mis à ma disposition, je veux vous signaler l'importance que les habitants des Maritimes attachent à la question des transports. Deuxièmement, je parlerai de certaines préoccupations importantes en matière de transport et qui ont des répercussions directes sur l'économie de notre région.

Tout d'abord, nous croyons que les transports sont l'élément clé de l'économie de nos provinces. Le Canada a été rendu possible grâce aux liens qui ont été établis entre eux; le centre de ce pays et les provinces de l'Atlantique et du Pacifique. L'établissement de tels liens fut primordial à l'entrée de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick dans la Confédération. Ainsi, depuis le tout début, le transport a été considéré comme un instrument de la politique nationale permettant le développement économique et des fonds publics du Canada ont été utilisés à cette fin.

La construction du chemin de fer intercolonial en 1876 et le niveau du taux de transport établi alors ont eu pour but d'unir matériellement les deux Canada avec les Maritimes. La Commission royale Duncan a réaffirmé l'obligation du gouvernement fédéral de fournir un réseau de transport adéquat entre les Maritimes et le centre du Canada. Le résultat direct de cette commission royale d'enquête a été la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Cette loi est la pierre angulaire de la politique nationale en matière de transport dans les provinces de l'Atlantique. L'intention et les objectifs de cette loi et l'obligation acceptée par le gouvernement fédéral sont sacrés pour les provinces de l'Atlantique. Ainsi, les subventions spéciales au transport des marchandises entre les provinces de l'Atlantique et celles du centre et de l'Ouest du Canada doivent être maintenues à leur niveau actuel ou doivent être augmentées afin de permettre à

[*Text*]

On the subject of subsidies, it is the view of our board that, if both good management and bad management are helped by subsidies which are applied indiscriminately, an attempt should be made to use subsidies to assist those industries which can be shown to have a viable future and competent direction. We believe that the intrasubsidy of 15 per cent should be retained, but applied to selected commodities produced and manufactured in our region.

Our position on subsidies on shipments out of the region is that they should be increased to support secondary manufacturing. For example, additional assistance for the food processing industry would enable it to remain competitive and, thus, complement the present programs of support for the agricultural industry.

• 1610

A final comment on the subject of subsidies. Some suggestions have been made that subsidies should be paid to the shippers vice the carriers as is now done. This proposal is rejected by the AVABT, as payment to shippers would require public access to records of subsidies paid to each firm, and this economic intelligence could be used by competitors, in the United States as an example, to apply pressure to government to have a subsidy on a specific item or commodity removed.

Industries in the Maritime region, and in particular those served by our board, have been most concerned with regard to the manner in which rate increases have been applied by the railways during the past several years.

Members of your Committee are no doubt aware that recent rail increases have taken the form of selective increases applied to various commodity groups at different times of the year. As an example, pulp wood, wood chips and related wood products might be increased on, let us say, June 1, and other commodity products groups, such as chemicals and related items, on October 1.

The railways have followed this policy in response to our request to the federal government not to apply across-the-board increases. A point of concern, however, for shippers in our region is that the railways have stopped the application of the Taper Principle in the making of rates within the various commodity groups. We feel that a more fair way for the railways to acquire their needed revenue would be to apply a 12 per cent increase to Winnipeg, a 10 per cent increase to Edmonton, and an 8 per cent increase to Vancouver. We believe the Committee should note that this was, in fact, an important principle which the railways did consider in applying rate increases prior to 1975.

The Atlantic Provinces Transportation Commission has been making strong representations to the railways and to the

[*Translation*]

l'économie des Maritimes de se maintenir et aux produits de notre région de rester concurrentiels sur les marchés du centre et de l'Ouest du Canada.

Au sujet des subventions, notre Chambre de Commerce estime que ces subventions sont accordées sans discrimination aux entreprises ayant une bonne et une mauvaise gestion et il faudrait essayer de les accorder uniquement aux entreprises ayant une direction compétente et des possibilités d'avenir. A notre avis, les subventions régionales, subventions s'élevant à 15 p. 100 devraient être maintenues, mais appliquées à certains produits de notre région.

Quant aux subventions visant les expéditions hors de notre région, elles devraient être augmentées afin de venir en aide aux entreprises du secteur secondaire. Par exemple, une aide supplémentaire à l'industrie alimentaire lui permettrait de rester concurrentielle et donc de compléter les programmes actuels de soutien à l'industrie agricole.

Je voudrais faire une dernière remarque au sujet des subventions. Certains ont proposé que les subventions soient payées aux expéditeurs, plutôt qu'aux transporteurs, comme c'est actuellement le cas. Cette proposition est rejetée par l'AVABT, car les informations concernant les subventions payées à chaque société tomberaient dans le domaine public, et pourraient donc être utilisées par des sociétés concurrentes, américaines par exemple, pour exercer des pressions sur le gouvernement pour la suppression des subventions sur tel ou tel produit.

Les entreprises des Maritimes et plus spécialement celles qui sont desservies par notre chambre sont très préoccupées par les méthodes d'augmentation des tarifs des sociétés de chemin de fer utilisés depuis plusieurs années.

Je suis certain que les membres de votre Comité savent que les récentes augmentations de tarifs des chemins de fer sont sélectives, c'est-à-dire qu'elles s'appliquent différemment à divers groupes de produits, à diverses périodes de l'année. Ainsi, les augmentations s'appliquant à la pâte à papier, aux déchets du bois et aux autres produits du bois peuvent s'appliquer le 1er juin alors que pour d'autres groupes de produits, comme les produits chimiques, elles ne s'appliqueront qu'au 1er octobre.

Cette politique répond à notre demande, présentée au gouvernement fédéral, de ne pas appliquer d'augmentation générale. Par contre, ce qui préoccupe les expéditeurs de notre région, c'est que les sociétés de chemins de fer ont cessé d'appliquer le principe du tarif dégressif, lors de l'élaboration des tarifs concernant les divers groupes de produits. Nous pensons qu'une méthode plus juste d'augmentation des revenus des sociétés de chemins de fer serait pour celles-ci d'appliquer une augmentation de 12 p. 100 sur Winnipeg, 10 p. 100 sur Edmonton et 8 p. 100 sur Vancouver. De fait, ceci constituait un principe important dans l'application des augmentations tarifaires des sociétés de chemins de fer avant 1975.

La Commission des transports des provinces atlantiques a effectué des démarches nombreuses auprès des sociétés de

[*Texte*]

Canadian Transport Commission in this regard, but so far have not succeeded in convincing the railways of the necessity to again apply what we feel is a very important principle, which would have a beneficial effect on the shippers at the extemities of our nation.

Turning now to the various modes of transportation, I will first deal with the subject of rail transportation—specifically, the Dominion Atlantic Railroad.

The DAR operates in a small segment of Western Nova Scotia under a lease arrangement with the CPR. It begins nowhere and ends nowhere, in so far as anything but local traffic is concerned. Its roadbed begins at Windsor Junction and ends at Yarmouth.

With the recent takeover of the Digby-Saint John-Bay of Fundy ferry service by CN Marine, the DAR is landlocked, isolated and an orphan in CN territory.

Any shipment that originates on the DAR must be transferred to the CN, either at Windsor Junction or Truro. As well, incoming shipments originating on the CNR destined for the Annapolis Valley must be transferred to the DAR, except at Middleton, Bridgetown and Yarmouth. Therefore, in most cases our shippers are subjected to two freight rates, or the equivalent thereof, and two carriers at all other points in the valley.

The dire need for an improved rail freight service is evident to all of us. It is considered by our industrial executives that the takeover of the DAR by the CN would constitute a most important step directed towards better service for the Annapolis Valley.

On the subject of rail passenger service, it is our understanding that the Canadian Transport Commission will be holding hearings later this summer on the status of regional branch lines. The retention of the Dominion Atlantic Railway Dayliner Service, which operates between Yarmouth and Halifax, we understand will be under review by that committee.

• 1615

In preparation for these hearings, the AVABT has presented all of the Valley communities with a summary of the revenue, costs, losses, and subsidies paid to the DAR to continue this service. We have also provided them with a summary of monthly average number of revenue passengers handled per trip for the years from 1972 to 1976. We are now awaiting their response.

The results of this survey have not yet been completed. Accordingly, the AVABT is not prepared to make a firm recommendation on the future of this service at the present time.

I would like now to comment on highways, and the recent announcement by the federal Minister of Transport that as an adjunct to the rationalization of rail service in the Maritime provinces, the federal government will assist financially in the development of highway infrastructures. The sum of $125 million over a three-year period has been indicated. This

[*Traduction*]

chemins de fer ainsi qu'auprès de la Commission canadienne des transports, à ce sujet, mais n'a pour l'instant pas réussi à convaincre les sociétés de chemins de fer de la nécessité de revenir à ce principe très important qui aurait des conséquences très positives sur les expéditeurs situés aux points extrêmes de notre pays.

En ce qui concerne maintenant les divers modes de transport, je parlerai tout d'abord des chemins de fer et, plus précisément, de la Dominion Atlantic Railroad ou DAR.

La DAR gère un petit secteur de l'ouest de la Nouvelle-Écosse, dans le cadre d'un arrangement avec le CP. Elle ne s'occupe que de trafic local et ses voies commencent à Windsor Junction et se terminent à Yarmouth.

La récente prise de contrôle du service de traversiers de Digby-Saint-Jean-Baie de Fundy, par la branche maritime du CN, a abouti à l'isolement total de la DAR.

Tout produit expédié par la DAR doit donc être transféré au CN, soit à Windsor Junction, soit à Truro. De même, toutes les expéditions venant du CN et destinées à la vallée d'Annapolis doivent être transférées à la DAR, sauf à Middleton, Bridgetown et Yarmouth. En conséquence, nos expéditeurs sont dans la plupart des cas sujets à deux tarifs de fret et à deux transporteurs différents, pour tous les autres points de la vallée d'Annapolis.

Il est évident pour tout le monde qu'il est urgent d'améliorer considérablement les services de fret des sociétés de chemins de fer. Selon nos principaux responsables industriels, la prise de contrôle de la DAR par le CN constituerait un pas important pour l'amélioration des services dans la vallée d'Annapolis.

En ce qui concerne les transports de passagers par chemins de fer, nous croyons savoir que la Commission canadienne des transports organisera cet été des audiences destinées à étudier la question des voies secondaires régionales. Selon nos informations, la Commission examinera également le maintien du Dominion Atlantic Railway Dayliner Service, entre Yarmouth et Halifax.

En préparation de ces audiences, l'AVABT a présenté à toutes les collectivités de la vallée un résumé des revenus, coûts, pertes et subventions payés à la DAR, pour maintenir ce service. Nous leur avons également fourni un résumé du nombre moyen de passagers mensuels transportés à l'occasion de chaque déplacement, de 1972 à 1976. Nous attendons maintenant leur réponse.

Les résultats de cette étude n'étant pas encore terminés, l'AVABT n'est pas disposée à soumettre de recommandation ferme sur l'avenir de ce service, pour l'instant.

J'aimerais maintenant parler des routes et de la récente déclaration du ministre fédéral des Transports à l'effet que le gouvernement fédéral accordera une aide financière pour le développement de l'infrastructure routière, parallèlement à la rationalisation des services de chemins de fer dans les provinces maritimes. Dans ce contexte, on a mentionné la somme de

[*Text*]

financial support, if shared equally by the four Atlantic provinces, would have a minimal impact on the capital construction costs of highways in Nova Scotia.

Construction of a 100 series highway through the Annapolis Valley Region is proceeding at the rate of 10 miles per year at a cost of approximately $1 million per mile. Based on these current construction costs, the entire federal subsidy could be utilized in the construction of only 30 to 40 miles of Highway 101 through the Annapolis Valley. The point to be made here is that if the federal government is seriously considering provision of financial support to assist the Atlantic provinces in upgrading their respective highways, much greater financial assistance must be considered.

Several of the previous witnesses have spoken on the subject of vehicle gross weight limitations. As you are aware, more and more of our industries are being forced to turn to highway transport to meet their requirements for service, and the advantage of double tractor trailer unit operations are not available to them in our province, either via the for-hire carrier or through the operation of their own private fleets, and this is because of provincial restrictions placed on gross vehicle weight allowances.

We recognize that the regulations governing gross vehicle weight are subject to provincial jurisdiction. However, we urge your Committee to approach the Nova Scotia government and apply any pressure which you can to have them seriously re-examine this question with the aim of permitting higher gross vehicle weights required to take full advantage of this mode of transportation.

Having discussed the major problems we see concerning rail and highway transportation, I wish to discuss briefly our concerns regarding sea transportation.

The extensive littoral coastline and the pervasive influence of water transportation has historically played a significant role in the economy of the Atlantic Region, and thus Mr. Lang's announced intention that the federal government will withdraw from the British Commonwealth Shipping Agreement and reserve Canadian coastal shipping to Canadian flag vessels only is a matter of serious concern.

In pursuing this proposed course of action Mr. Lang has ignored the findings of the Royal Commission on the Coasting Trade in 1957. I will quote one of their findings:

> Restriction of the coasting trade to vessels of Canadian registry would in no way improve the general adequacy of service. On the contrary, it would not only perpetuate the shortage of bottoms now occurring in busy periods on the Great Lakes, it would also extend this experience to other coastal waters, for it is unlikely that the Canadian fleet could be expanded economically to meet extreme peaks of demand.
>
> If these extreme peaks were to be met, additional vessels would have to be recruited from outside of Canada and this would be accomplished naturally and more readi-

[*Translation*]

$125 millions, sur une période de trois ans. Cette aide financière, si elle est partagée également entre les quatre provinces atlantiques, n'aura qu'un impact minime sur les coûts de construction des routes de la Nouvelle-Écosse.

La construction d'une route de catégorie 100 dans la région de la vallée d'Annapolis se fait actuellement au rythme de 10 milles l'an, à un coût approximatif d'un million de dollars le mille. Si l'on se base sur ces chiffres actuels, le total de la subvention fédérale ne permettra que la construction de 30 à 40 milles de la route 101, dans la vallée d'Annapolis. Ceci montre clairement que si le gouvernement fédéral a vraiment l'intention d'accorder une aide financière aux provinces atlantiques, pour leur permettre d'améliorer leurs réseaux routiers, il devrait envisager de leur fournir une aide beaucoup plus importante.

Plusieurs des témoins précédents ont parlé des limites sur le poids brut des camions. Comme vous le savez, un nombre croissant d'entreprises sont obligées de faire appel au transport routier mais ne peuvent pas profiter de l'avantage des semi-remorques doubles, soit pour leur propre flotte de camion soit par les sociétés de location, du fait des restrictions provinciales en matière de charge brute.

Nous savons que ces règlements relèvent des compétences provinciales mais nous demandons néanmoins à votre comité de prendre contact avec le gouvernement de la Nouvelle-Écosse et d'exercer des pressions pour lui demander de réétudier cette question, dans le but de relever ces restrictions à la charge brute, pour que nos entreprises puissent profiter de ce mode de transport.

Ayant traité des principaux problèmes concernant les transports par rail et par route, j'aimerais maintenant traiter brièvement du transport par mer.

Du fait de notre situation géographique, le transport par mer a toujours joué un rôle très important dans l'économie des provinces atlantiques. De ce fait, nous avons été très préoccupés par la déclaration de M. Lang annonçant l'intention du gouvernement fédéral de se retirer de l'accord sur la nagivation du Commonwealth britannique et de réserver le cabotage canadien aux bateaux battant pavillon canadien.

Par cette décision, M. Lang n'a pas tenu compte des conclusions de la commission royale d'enquête sur le cabotage, de 1957. Si vous me le permettez, j'aimerais en citer un extrait:

> Restreindre le cabotage aux bateaux battant pavillon canadien n'améliorerait absolument pas la qualité du service. Au contraire, ceci n'aboutirait qu'à perpétuer l'insuffisance du nombre de bateaux pendant les périodes très chargées des grands lacs et entraînerait l'extension de ce problème à d'autres eaux cotières, car il est peu vraisemblable que la flotte canadienne puisse être suffisamment développée, de manière économique, pour faire face aux périodes de pointe.
>
> Si ceci est impossible, des bateaux supplémentaires devront être recrutés à l'extérieur du Canada et ceci se fera naturellement et facilement si la navigation côtière

[*Texte*]

ly if the coasting trade were to remain open to the whole pool of Commonwealth vessels.

If we follow on, in November of 1969 the Atlantic Provinces Transportation Commission reaffirmed the validity of this statement and added that in actual practice the whole pool of Commonwealth vessels has been insignificant to meet the demands of the Atlantic coastal trade.

• 1620

Mr. Lang has indicated that he intends to reintroduce a modified bill with safeguards that will ensure the protection of regional industries through the maintenance of adequate and competitive shipping services on the coast.

While Mr. Lang is not to be mistrusted in this objective, we oppose the elimination in Bill C-33 of that part of the national transportation policy that states, in effect, that it is part of national transportation policy to have carriers move traffic under tolls and conditions that do not constitute undue disadvantage or undue obstacle to the movement of goods between points in Canada, or to the development of industry, or to the movement of traffic through Canadian ports.

Turning now to the ferry services operating between Western Nova Scotia and New Brunswick, I will first direct your attention to the Digby—Saint John ferry service provided by CN Marine on the *Princess of Acadia.*

This service plays a major role in the economy of Western Nova Scotia. In recent years, a substantial increase in commercial and tourist traffic has been evident. This has resulted, to some degree, from the operators' endeavouring to make the service more attractive, along with a greater degree of promotion. However, the most important factor in the traffic increase resulted from a rollback of exorbitant fares charged in the past.

We have received reports that a survey of customer reaction to a projected fare increase is being carried out at the present time. This is a matter of serious concern to the AVABT. It is essential that this service be provided at reasonable rates, similar to rates charged on other ferries in Eastern Canada, and that it be continued, including subsidization if necessary, to achieve this result.

In my closing remarks I wish to bring to your Committee's attention the urgent requirement for a modern stern-loading ferry capable of handling large tractor-trailer units for service between Yarmouth and the Eastern Seaboard of the United States.

Yarmouth is a major port of entry to the Maritime provinces from the Eastern Seaboard of the United States, and the link by ferry is of vital importance to all parts of our province. In Western Nova Scotia the primary industries of fishing and tourism, and the secondary manufacturing industries of paper and automobile tires—to name but a few—are economically dependent on a modern ferry service between Nova Scotia and the Eastern Seaboard.

[*Traduction*]

reste ouverte à l'ensemble des bateaux du Commonwealth.

En novembre 1969, la commission des transports des provinces atlantiques a réaffirmé la justesse de cette conclusion et a même ajouté qu'en fait l'ensemble des bateaux du Commonwealth s'était avéré insuffisant pour faire face à la demande.

M. Land a indiqué qu'il a l'intention de représenter un projet de loi modifié, comportant des garanties destinées à protéger les entreprises régionales, par le maintien de services de transports côtiers adéquat et concurrentiels.

Même si cet objectif est basé sur d'excellentes intentions, nous nous opposons à la suppression de la section du Bill C-33 qui traite de la politique nationale de transport et affirme que les transporteurs doivent pouvoir opérer dans le cadre de tarifs et de conditions ne constituant pas d'obstacle injustifié au transport des marchandises à l'intérieur du Canada, à l'expansion des entreprises ou au transport entre les ports canadiens.

Si on examine maintenant les services de traversiers entre l'Ouest de la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, il faut d'abord examiner le cas du traversier de Digby-Saint-Jean, géré par la branche maritime du CN, grâce au *Princess of Acadia..*

Ce service joue un rôle fondamental dans l'économie de l'Ouest de la Nouvelle-Écosse. Ces dernières années, on a pu assister à une augmentation manifeste du trafic touristique autant que commercial. De ce fait, les opérateurs se sont efforcés de rendre ce service plus attrayant et ont développé leur publicité. Cependant, le facteur le plus important qui a permis cette augmentation du trafic a été une diminution des tarifs exhorbitants du passé.

Nous croyons savoir qu'une étude est actuellement en cours sur les réactions des consommateurs à d'éventuelles augmentations de tarif et ceci préoccupe gravement l'AVABT. Il est en effet essentiel que ces services soient fournis à des tarifs raisonnables, semblables à ceux qui sont imposés sur les autres traversiers de l'Est du Canada, même si ceci n'est possible qu'au prix de subventions.

Pour termier, je voudrais attirer l'attention de votre Comité sur le fait qu'il est très urgent que nous disposions d'un traversier moderne pouvant être chargé par l'arrière et pouvant transporter des semi-remorques pour assurer les services entre Yarmouth et la côte Est des États-Unis.

Yarmouth est un port d'entrée essentiel pour les bateaux venant des ports de la côte Est des États-Unis et un lien par traversier est donc d'importance vitale pour toutes les parties de notre province. Dans l'Ouest de la Nouvelle-Écosse, les industries primaires de la pêche et du tourisme, ainsi que les industries secondaires du papier et des pneus automobile, entre autres, dépendent précisément, pour leur survie, de l'existence d'un service de traversiers moderne entre la Nouvelle-Écosse et l'Est des États-Unis.

[*Text*]

The existing M.V. *Bluenose*, operated by CN Marine, is an excellent vessel but it is incapable of fulfilling the role we deem necessary to maintain a flow of materials and produce between the two countries. Because of an increase in the size of tractor-trailer units, a side-loading ship, such as the *Bluenose*, is outmoded in this capacity.

In short, an urgent requirement exists for a year-round service between Yarmouth and the Eastern Seabord for a modern stern-loading vessel capable of carrying large tractor-trailer units. Moreover, from a tourism point of view, there is a need for an additional passenger and car ferry operating between Yarmouth and New England during the peak tourist season.

Gentlemen, this concludes our formal brief. I thank you, lady and gentlemen, for your attention. If you have any questions concerning the presentation, I have brought along our expert, Mr. Elwood Dillman, to answer them for you.

The Chairman: Miss Campbell.

Miss Campbell: I am not going to take too much time in the Committee because I think their brief was very well prepared. I am glad to see you stressing the western end of the province, and I think more emphasis, probably, in Nova Scotia should be put on the links we could have from Western Nova Scotia to Maine, and how important it is to that end of the province.

Concerning the operation of lines, I am wondering whether you have any statistics at all of the line ferry operation, particularly as to how this summer season it will affect the tourist season. We did not really hear how it is affecting the truck traffic. Perhaps you have something to talk about on that, as well as the tourist traffic, what you expect from line ferry this year.

• 1625

Col Smale: Thank you very much, Miss Campbell. The first point, on commercial traffic, was alluded to by Mr. Thompson this morning. The marine cruiser was the vessel that was used during the winter and it only had two sailings per week, one on Thursday and one on Sunday and, because of the infrequency of the service and the scheduling, it was a very poor method of attempting to move commercial traffic to Yarmouth. As a result, the majority of our carriers operated through the Saint John-Digby route.

On the ferry service as far as the tourism industry is concerned, we have had discussions with the General Manager of the Lion ferry. The indications are that by early spring the week-end sailings on this ferry were booked as far as tour buses were concerned and the Department of Tourism had to write to all the tour operators in the United States suggesting that they come over to Nova Scotia through Saint John. The tourism traffic has been deflected because of the inability of the present ferry to cope with the traffic.

Miss Campbell: You are talking about the Caribe.

Col Smale: Right, yes.

[*Translation*]

Le M.V. *Bluenose* géré par la branche maritime du CN, est un navire excellent mais incapable de répondre au rôle que nous estimons indispensable pour maintenir les échanges de produits entre les deux pays. Du fait de l'augmentation de la taille des semi-remorques, un bateau tel que le *Bluenose* est absolument dépassé.

Il est donc absolument urgent qu'un service à longueur d'année soit instauré entre Yarmouth et la côte Est des États-Unis, grâce à un bateau moderne pouvant être chargé par l'arrière et pouvant transporter de grands semi-remorques. Sur un plan touristique, il est également nécessaire qu'un traversier supplémentaire, pouvant assurer le transport des passagers et le transport par chemin de fer, soit mis en place entre Yarmouth et la Nouvelle-Angleterre, pendant la saison touristique de pointe.

Ceci termine notre mémoire. Je vous remercie beaucoup de votre attention. Si vous avez des questions à nous poser, je suis prêt à y répondre, avec l'aide de notre expert, M. Elwood Dillman.

Le président: Mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell: Je ne vais pas utiliser beaucoup de votre temps car je crois que votre mémoire était très complet. Je suis très heureuse de voir que vous insistez sur l'Ouest de la province car je crois également qu'il importe de développer les liens entre l'Ouest de la Nouvelle-Écosse et le Maine.

J'aimerais vous demander si vous avez des statistiques sur les services de traversier et surtout sur leur utilisation potentielle cet été. En outre, nous ne savons pas vraiment quel est l'impact de ce service sur le transport par camion. Peut-être pourriez-vous nous renseigner là-dessus.

Le col Smale: Merci beaucoup, mademoiselle Campbell. En ce qui concerne le trafic commercial, M. Thompson en a parlé ce matin. L'hiver, nous utilisions un croiseur, qui ne faisait que deux voyages par semaine, le jeudi et le dimanche. De ce fait, il était très mal adapté aux besoins des transports commerciaux vers Yarmouth. La majorité de nos transporteurs utilisaient donc le traversier Saint-Jean-Digby.

En ce qui concerne l'industrie touristique, des discussions ont été menées avec le directeur général du traversier *Lion*. D'après nos indications, au début du printemps, les voyages de fin de semaine étaient tous retenus, pour des autobus de tourisme, et le ministère du Tourisme a dû écrire à tous les organisateurs de voyage des États-Unis pour leur suggérer de venir en Nouvelle-Écosse par Saint-Jean. De fait, le trafic touristique a été freiné par l'incapacité du traversier actuel de répondre à la demande.

Mlle Campbell: Vous voulez parler du *Caribe*?

Le col Smale: C'est cela.

[*Texte*]

Miss Campbell: The Bluenose, of course, would be full during the summer.

Col Smale: That is right.

Miss Campbell: If it goes like past . . .

Col Smale: Right.

The Chairman: Thank you, Miss Campbell. Mr. McRae, do you have a question?

Mr. McRae: The first part of your brief, which I think is very important, summarizes what I have been hearing although there have been some contrary statements made by people that say we should get out of subsidies entirely. I think you recognize in this brief the traditional need for some kind of assistance in building the railroad is a commitment to start with, at least selective subsidies. The difficulty with selective subsidies unfortunately is who is to say that right off the bat, and likely so you said the food industry, and I am assuming that the Annapolis Valley food industry is one that you would say requires subsidies, and this is the difficulty we run into.

It seems to me that we could never have come together as a country if we had not subsidized our transportation in some kind of form, and I do not believe—and I would just like you to comment on it—it is possible that given the nature of things in the Atlantic provinces and the strong industrial base in the centre core, I do not think there is any possible way that you can get to a user-pay system or get away from some kind of subsidies to keep this country together. That is just a comment I make and I would like to hear your thoughts on it.

Col Smale: Thank you very much. I appreciate that question being brought to the fore. I would like to call upon Mr. Dillman to comment on that, if I could, please.

The Chairman: Mr. Dillman.

Mr. Edward Dillman (Member, Transportation Committee, Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade): Mr. Chairman and Mr. McRae, I have to say that I cannot let this go without passing. I was perhaps more than a little distressed at the Minister's statement in Hamilton last night that appeared in the local press today that was attributed to him . . .

Mr. McRae: So was I.

Mr. Dillman: . . . about the removal of all the subsidies. Nobody really likes subsidies but we must be careful in this region. You people, as politicians, to protect your own interest must be careful that we do not start to remove subsidies until we have something in their place. If someone can suggest to me something that is better, then I will accept it but I cannot accept the removal of subsidies until there is a better program in place.

I just want to add one other point. I know we are moving into the selective subsidy area and I do not know whether I share your concern that it cannot work. It does work, to some degree, on the westbound subsidy under the Atlantic Region Freight Assistance Act where on the additional subsidy, which you must file application for and you must qualify for, it is not a blanket-type subsidy. We, in this region, cannot have it both ways. We respect that and there are subsidies, as Mr. Armit-

[*Traduction*]

Mlle Campbell: Cependant, le *Bluenose* sera utilisé à pleine capacité, cet été?

Le col Smale: C'est exact.

Mlle Campbell: Si la tendance du passé . . .

Le col Smale: C'est juste.

Le président: Merci, mademoiselle Campbell. Monsieur McRae, avez-vous une question?

M. McRae: La première partie de votre mémoire, qui me paraît très important, traite de questions dont j'ai déjà entendu parler, bien que certains affirment que nous devrions totalement abandonner le système de subventions. Si je vous comprends bien, vous considérez que les subventions restent nécessaires, même accordées sur une base sélective, pour aider les chemins de fer. Malheureusement, le problème que posent les subventions sélectives est de savoir à qui les accorder. Vous-même, vous avez parlé de l'industrie alimentaire et je suppose qu'il s'agissait de ce secteur industriel dans la vallée d'Annapolis. Pour nous, c'est cependant un problème important.

Il me semble que nous n'aurions jamais pu atteindre le niveau de développement auquel nous sommes parvenus, au Canada, si nous n'avions pas accordé des subventions à nos services de transport, sous une forme ou sous une autre. Étant donné la nature des choses dans les provinces atlantiques et le fait qu'il existe une base industrielle très développée dans le centre du pays, je ne pense pas qu'il soit possible d'abandonner le système des subventions en ne retenant que le principe du service payé par l'utilisateur. Qu'en pensez-vous?

Le col Smale: Je vous suis reconnaissant d'avoir posé cette question. Si vous me le permettez, je demanderai à M. Dillman d'y répondre.

Le président: Monsieur Dillman.

M. Edward Dillman (membre du Comité des transports, Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade): C'est en effet une question très importante, monsieur le président. Je dois d'ailleurs dire que j'ai été très déçu par la déclaration qu'a faite le ministre, hier soir, à Hamilton. Si j'en crois les journaux d'aujourd'hui . . .

M. McRae: Moi aussi.

M. Dillman: . . . il a parlé de la suppression de toutes les subventions. Évidemment, personne n'aime les subventions mais, en ce qui concerne cette région, il faut faire très attention. Vous-mêmes, les hommes politiques, devez essayer de protéger vos propres intérêts et donc vous assurer que l'on ne commence pas à supprimer des subventions s'il n'existe rien pour les remplacer. Évidemment, si quelqu'un a quelque chose de mieux à proposer, je serai disposé à envisager la suppression des subventions, mais pas avant.

J'ajouterai que je ne suis pas convaincu de l'inefficacité éventuelle des subventions sélectives, auxquelles on semble avoir de plus en plus recours. Ceci semble être le cas des subventions supplémentaires, qu'il faut réclamer, dans le cadre de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. Évidemment, nous ne pouvons profiter de tout et, comme l'a mentionné M. Armitage, il est fort possible que certaines subventions qui sont actuellement

[*Text*]

age mentioned before, that probably are being applied in this region that ought not to be. I think the government is moving in the right direction in looking at this area and making sure that the subsidy dollars are spent where they can be most useful.

Mr. McRae: I accept the principle. I just pointed out the difficulty in administering it. It is certainly a wise principle.

• 1630

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I have two brief questions, Mr. Chairman. Could the witnesses give us some indication of the impact on feed grains in the valley if we were to lose the existing statutory rate structure that we have?

Col Smale: Mr. Chairman, that is a loaded question. I am thinking in terms of some of our grain producers in the valley who would argue on the one hand that we should be producing more grain, becoming more self-sufficient.

Mr. Forrestall: I agree with them.

Miss Campbell: And getting a subsidy for it.

Mr. Forrestall: That is a positive reaction. I just think that is a good answer. That is a perfectly good answer. I wish we were self-sufficient.

Mr. Benjamin: You grow apples and we will grow grain.

Mr. Forrestall: I wish we were self-sufficient.

Mr. Benjamin: Make me a deal.

Mr. Forrestall: The second part of the question is totally unrelated and equally as brief. Given the reaction of the provincial minister to Mr. Lang's proposition to us that we expect highway development of $100 million and so on, their reluctance to accept it, and their desire to reconsider their position in light of their initial request for $100 million, have you any personal view? I realized when you were reading your brief that the affiliated Boards of Trade want to await the outcome of some surveys and some other general and particular work you are doing, but do you have any personal views respecting this replacement, for example, of the DAR—the Toonerville Trolley—by bus service? Although I must say that we have reasonable bus service in the valley, in any event.

Col Smale: I can only answer by saying that in attempting to learn more about the DAR operations, I took the bus from Middleton to Halifax on Easter Monday, and by the time we arrived at Sackville the bus was full and people were sitting on the steps. I was going back on the DAR and I was going to conduct a survey of the passengers and ask them why they took the DAR when it cost twice as much. I had no one to talk to; I was the only person on the train. I have my personal views but, unfortunately, I am what they call the "hired gun" for the AVABT and I do not think I should make a suggestion at this time in my present capacity.

[*Translation*]

accordées à cette région ne devraient pas l'être. Je crois donc que le gouvernement avance dans la bonne direction lorsqu'il décide de réexaminer toute la question et de s'assurer que les subventions sont bien accordées là où elles peuvent être le plus efficaces.

M. McRae: J'accepte ce principe général mais il ne faut pas oublier qu'il sera très difficile à appliquer.

Le président: Merci, monsieur McRae. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je serai bref, monsieur le président. Les témoins pourraient-ils évaluer pour nous l'impact qu'aurait sur la production céréalière de la vallée la perte de la structure tarifaire actuelle?

Le col Smale: Ce n'est pas une question très objective, monsieur le président. Évidemment, certains de nos producteurs céréaliers affirmeront que nous devons développer la production pour devenir plus autosuffisants.

M. Forrestall: Je suis d'accord avec eux.

Mlle Campbell: Et que ceci nécessite des subventions.

M. Forrestall: C'est là une réaction positive. Je suppose que c'est une bonne réponse. En fait, c'est une excellente réponse. J'aimerais bien que nous soyons autosuffisants.

M. Benjamin: Vous produisez des pommes et nous produirons des céréales.

M. Forrestall: Si nous pourrions être autosuffisants!

M. Benjamin: Faites-moi une offre.

M. Forrestall: Ma seconde question sera tout à fait différente et aussi brève. Quel est votre avis sur la réaction du ministre provincial à la proposition de M. Lang sur la construction d'une autoroute de 100 millions de dollars? Évidemment, je me doute que les Chambres de commerce voudront attendre les résultats de certaines enquêtes actuellement en cours mais avez-vous une opinion personnelle au sujet par exemple, du remplacement de la DAR par des services d'autobus, tenant compte du fait que nous avons déjà des services d'autobus très raisonnables?

Le col Smale: Je vous répondrai simplement que lorsque j'essayais de me familiariser avec les activités de la DAR' j'ai pris l'autobus de Middleton à Halifax, lors du dernier lundi de Pâques, et lorsque nous sommes arrivés à Sackville, l'autobus était plein à craquer. Comme je rentrais par la DAR, j'avais l'intention de demander aux passagers pourquoi ils utilisaient ce service, qui coûtait deux fois plus cher, mais je n'ai pu poser ma question à personne, car j'étais le seul passager sur le train. Évidemment, j'ai bien un avis personnel sur la question mais je suis malheureusement ce que l'on appelle un mercenaire de l'AVABT et, à ce titre, je ne pense pas qu'il soit opportun pour moi de faire des suggestions.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Smale and Mr. Dillman, thank you very much for an excellent presentation. We are happy to have you with us today.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: We have with us now the Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce, and I would ask Mr. J. F. Aspin, Chairman, if he would join me at the table here, please. Mr. Aspin has an opening statement. Copies of the statement will be distributed. Mr. Aspin.

Mr. J. F. Aspin (Chairman, Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce): Mr. Chairman, members of the Committee, the Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce represents a large segment of the community of Prince Edward Island. We like to think we spearhead the interests of the local consumers and light industry, particularly in the central and eastern section of the province. Our reason for being before you today is we did not wish to lose by default. We are not going to touch on specific issues because those have been covered most adequately by the Atlantic Provinces Transportation Commission. We would just like to touch on our fears in relation to Bill C-33, the revamping of the National Transportation Act. And, in so doing, we would like to feel that we are trying to achieve what we hope you are trying to achieve in the national interest, an equitable and fair national transportation system promoting or safeguarding a competitive base for all areas. In other words, where Prince Edward Island is concerned, productivity being equal, the two large main factors in placing us at a competitive disadvantage are transport and power costs.

• 1635

The Greater Charlottetwon Area Chamber of Commerce is pleased to comment on Bill C-33, an Act to amend the National Transportation Act, and we defer comment on the more technical aspects, preferring to comment on the philosophy.

The proposed increase in the authority, power, and scope and responsibility granted to the Governor in Council and the Minister to make regulations on a purely discretionary basis is our paramount concern.

Economic factors and the public national interest are the key features. The term "public interest" is ill-defined. The philosophy of Bill C-33, in the Minister's own words, is that his transportation policies are to be used as a tool for national development. We feel it is imperative that all areas in the Atlantic provinces are not placed at a distinct competitive disadvantage due to transportation factors. Therefore, the independence of the Canadian Transport Commission, in order to avoid political expendencies, is of prime concern. If you want me to elaborate on that in a moment, I very happily will do so.

The intervention by regulations should be only permitted when absolutely necessary. In order to guarantee reasonable

[*Traduction*]

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Merci beaucoup, monsieur Smale et monsieur Dillman. Nous sommes très heureux d'avoir eu votre témoignage.

Des voix: Bravo!

Le président: Nous avons maintenant M. J. F. Aspin, président de la Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce. M. Aspin va nous faire une déclaration préliminaire et des exemplaires de son mémoire seront distribués.

M. J. F. Aspin (Président de la Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce): Monsieur le président, notre Chambre de commerce représente un secteur très important de la collectivité de l'île-du-Prince-Édouard. Nous aimons croire que nous avons été les premiers à défendre les intérêts des consommateurs locaux et de l'industrie légère, surtout au centre et à l'est de la province. La raison pour laquelle nous sommes aujourd'hui devant vous, est que nous ne voulons pas perdre la bataille par défaut. Nous ne voulons pas traiter de problèmes spécifiques, puisque la Commission des transports des provinces de l'Atlantique les a déjà étudiés de manière très adéquate. Nous voudrions donc simplement vous faire part de nos craintes au sujet du bill C-33, destiné à modifier la Loi nationale sur les transports. De fait, nous espérons que nos objectifs sont identiques aux vôtres, c'est-à-dire la promotion d'un système de transport national équitable et juste, préservant la concurrence dans toutes les régions. En d'autres termes, en ce qui concerne l'Île-du-Prince-Édouard, à productivité égale, les deux principaux facteurs qui nous défavorisent, sur le plan de la concurrence, sont les coûts de l'énergie et les coûts du transport.

Notre Chambre de Commerce est donc très heureuse de pouvoir vous dire ce qu'elle pense du Bill C-33, loi modifiant la Loi nationale sur les transports, et se contentera, pour l'instant, de vous fournir son avis sur les principes généraux qui sous-tendent ce projet de loi, en ignorant pour l'instant ses aspects les plus techniques.

Ce qui nous préoccupe le plus, dans le cadre de ce projet de loi, c'est l'augmentation des pouvoirs du gouverneur en conseil et du ministre en matière de règlements, sur une base tout à fait arbitraire.

Selon nous, les facteurs économiques et l'intérêt public national devraient être les critères fondamentaux et la notion d'intérêt public est très mal définie. Selon le ministre lui-même, l'objectif du Bill C-33 est d'obtenir que la politique des transports soit un instrument de développement national. Il nous paraît cependant essentiel que toutes les régions des provinces atlantiques ne soient pas soumises à une concurrence injuste, du fait des problèmes de transport. L'indépendance de la Commission canadienne des transports nous paraît donc absolument fondamentale, si l'on veut éviter des solutions de facilité à relents politiques. Si vous voulez des précisions là-dessus, je serai très heureux de vous en donner dans un instant.

De fait, le recours aux règlements devrait être permis que lorsqu'il est absolument nécessaire. Pour garantir des tarifs et

[*Text*]

and equitable rates and services to all users and carriers the Chamber recognizes the need for easily accessible and expeditious regulatory courts of appeal. These courts need to be conscious of government policy, acting in the clearly defined public interest, well shielded from pressures of political expediency, which seldom have as their main thrust economic and efficient factors as their prime concern.

The areas of paramount interest which we would like to refer to are as follows:

1. Encourage the appropriate growth and development of the transportation industry;

2. Be directed towards promoting efficient use of the various modes;

3. Prevent unfairness in the application of rates and the provisions of services on domestic, export and import traffic;

4. Forecast future needs for transportation and facilitate its provisions;

5. Determine the circumstances and conditions under which government will provide facilities out of public funds. That does not mean we subscribe to subsidies as a permanent means of being.

6. Determine the process by which the demands of government development policy are transmitted to the carrier, i.e. public participation.

7. Take into account the amount and nature of carrier competition which is compatible with the provisions of effective and efficient transportation.

8. Ensure that the legislation and regulations being introduced protect the customers and the public interest. To do this in the field of "cost recovery" it is vitally necessary to clearly define the beneficiary and ensure that the Ministry develops a high level of credibility with the users of the transportation service.

• 1640

9. Embody assurances given to the four Atlantic provinces by the Minister of Transport that transportation is a means to promote national development.

10. If we could make a change three—embody the Auditor General Act as now proposed in the forthcoming bill unchanged—not changed as it is noted there.

11. It appears that a nonpolitical, nonpartisan, nonsectarian body must be formed so that recourse for appeals to the Canadian Transport Commission may be dealt with immediately upon receipt of the appeal.

We could read No. 12 into the record, Mr. Chairman, that transportation policy for Canada should clearly and positively state that any undue obstacle or disadvantage or discouragement to the interchange of commodities between points in Canada or in the development of export trade or the movement

[*Translation*]

services raisonnables et équitables, pour tous les usagers et transporteurs, la Chambre de Commerce reconnaît qu'il est nécessaire d'avoir recours à des tribunaux d'appel facilement accessibles et pouvant rendre des décisions rapides. Ces tribunaux doivent évidemment avoir connaissance des politiques gouvernementales et, pour agir dans l'intérêt public, doivent être protégés des pressions politiques, dont l'intérêt premier est rarement le bienfait économique ou l'efficacité.

Voici donc les principes qui nous paraissent fondamentaux à l'égard du Bill C-33.

1. Encourager la croissance et le développement appropriés de l'industrie du transport.

2. Assurer la promotion d'une utilisation efficace des divers modes de transport.

3. Éviter toute injustice dans l'application des tarifs et dans les services pour le trafic national, à l'importation et à l'exportation.

4. Prévoir les tendances futures en matière de transport et faciliter l'aménagement des équipements requis.

5. Déterminer les circonstances et conditions dans lesquelles le gouvernement fournira des équipements, grâce aux deniers publics. ceci ne signifie pas que nous considérions le système des subventions comme devant être permanent.

6. Déterminer le processus par lequel les demandes de la politique de développement du gouvernement seront transmises aux transporteurs, c'est-à-dire, en d'autres termes, encourager la participation publique.

7. Tenir compte de la nature et de la qualité de la concurrence entre transporteurs, ce qui est compatible avec l'octroi de services de transport efficaces.

8. Assurer que la loi et les règlements protègent les consommateurs et l'intérêt public. A cette fin, il est vital que l'on identifie clairement les bénéficiaires et que l'on assure que le ministère développera sa crédibilité, auprès des usagers des services de transport, dans le contexte du principe de récupération des coûts.

9. Réaliser les promesses qu'avait faites le ministre des Transports aux quatre provinces de l'Atlantique, à savoir que le transport constitue un moyen de promouvoir l'expansion nationale.

10. (Si nous pouvions apporter une modification ici:) Incorporer la Loi sur le vérificateur général sans modification, telle qu'elle est maintenant proposée, dans le bill qui sera présenté sous peu.

11. Il s'avère nécessaire de créer un groupe apolitique, impartial et objectif afin que les appels interjetés à la Commission canadienne des transports soient entendus immédiatement à leur réception.

Je lirai également le deuxième point, monsieur le président, afin qu'il soit enregistré. La politique des transports du Canada devrait déclarer clairement et positivement que tout obstacle, désavantage ou découragement indû à l'égard du transport des denrées entre divers points au Canada ou de

[*Texte*]

of commodities through Canadian ports is contrary to the objective or principle of national transportation policy.

Finally, Mr. Chairman, an essential element in the operation of any private or commercial free enterprise endeavour is that the rules under which it operates be clearly defined and not be subject to arbitrary or sudden change.

We are concerned that the efficiency of operation will prevail and about the uncertainty that could or would result from the increased intervention by the state in the field of transportation through the exercise of discretionary regulatory powers, depending upon the minister of the day.

The Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce would request of this Committee—conceivably to avoid Mr. McCain's dilemma—that you meet at some future date in Prince Edward Island in order to give other Island groups an opportunity to meet before you and proper their briefs in person.

To recapitulate, the thrust of the brief is that we have our own thoughts which are compatible with many of the thoughts that have been said here today and earlier in respect to port policy and highway and uniform regulations. If we can leave the nuts and bolts to one side, we would hope that your objectives will not allow the Atlantic provinces to lose by default with the transition by the Minister of Transport from the present National Transportation Act to the new transportation act which is heralded.

If I could be parochial for just one moment on a slightly different subject, we understand from the national ports policy that every province with a coastline has benefited in some way or could benefit from the new restructuring policy, however far ahead it is until that policy is implemented. In Prince Edward Island a study has been undertaken and the findings are that the port of Charlottetown would be the best year-round deep-water port.

Perhaps it is more as a question, but in the field of transport as a tool of national development, and with the heralding of the new ports policy, we would like to know whether it is imperative that the province designate support because, quite frankly, Prince Edward Island has a problem which is a political problem, that nobody will come out and announce which port should be the port to the developed.

So, if I could just leave that one question with you: whether it can be answered, we do not know. The Charlottetown Chamber knows that the study recommends that Charlottetown be upgraded as a good feeder port, a multi-purpose feeder port, year-round.

Apart from that, we would like to extend to you an invitation to come to Prince Edward Island during your next opportunity. We realize that the last time this Committee came to Prince Edward Island the members were snowbound and cut off from the mainland for a while but—thank you very much for this opportunity.

The Chairman: Thank you, Mr. Aspin.

[*Traduction*]

l'expansion du commerce d'exportation ou du transport des denrées dans les ports canadiens est contraire à l'objectif et aux principes de la politique nationale des transports.

Enfin, monsieur le président, dans le cadre du fonctionnement de la libre entreprise privée ou commerciale, il est essentiel que les règles soient clairement définies et non pas sujettes à des changements arbitraires ou soudains.

Nous sommes inquiets de voir si les opérations demeureront efficaces et inquiets également au sujet de l'incertitude que risque d'entraîner l'ingérence accrue de l'état dans le domaine des transports par l'exercice des pouvoirs discrétionnaires de réglementation au gré du ministre de l'heure.

La Chambre de commerce de la région du Grand Charlottetown demande à ce Comité—afin d'éviter le dilemme de M. McCain—de tenir une réunion à une date future à l'Île du Prince-Édouard afin d'accorder à d'autres groupes insulaires l'occasion de vous rencontrer et de vous présenter leur mémoire de vive voix.

Pour récapituler, disons que nous avons nos propres idées sur la question et qu'elles sont compatibles avec un bon nombre des idées exprimées ici aujourd'hui et plus tôt sur la politique portuaire, les routes et la réglementation uniforme. Si nous pouvons laisser les détails de côté pour un instant, nous espérons que vos objectifs n'amèneront pas la perte par défaut des provinces de l'Atlantique dans le cadre de la transition proposée par le ministre des transports, de la loi actuelle sur les transports nationaux à la nouvelle Loi sur les transports.

Si vous me permettez de parler un instant de nos propres intérêts sur un sujet un peu différent, il semble que dans le cadre de la politique portuaire nationale chaque province côtière ait tiré ou pourrait tirer des avantages de la nouvelle politique de restructuration, quel que soit le délai d'application. A l'Île du Prince-Édouard, on a effectué une étude qui a démontré que le port de Charlottetown serait le port en eau profonde le plus propice à la navigation pendant toute l'année.

C'est peut-être davantage une question qu'une déclaration, mais dans le domaine des transports à titre de moyen pour servir l'expansion nationale, et suite à la proclamation de la nouvelle politique portuaire, nous aimerions savoir s'il importe que la province désigne son appui car, en toute franchise, l'Île du Prince-Édouard fait face à un problème d'ordre politique, à savoir que personne n'annoncera quel port devrait être aménagé.

Donc, je vous pose la question sans toutefois savoir si on pourra y répondre. La Chambre de Commerce de Charlottetown sait que l'étude recommande que le port de Charlottetown soit aménagé afin de servir d'installation portuaire tributaire à fins multiples pendant toute l'année.

En outre, nous tenons à vous inviter à vous rendre à l'Île du Prince-Édouard lorsque vous en aurez l'occasion. Nous savons que la dernière fois que ce comité est venu à l'Île du Prince-Édouard, les membres n'ont pu quitter l'Île pendant un bon moment à cause d'une tempête de neige. Quoi qu'il en soit, je vous remercie beaucoup de nous avoir permis de nous présenter notre mémoire.

Le président: Je vous remercie, monsieur Aspin.

[*Text*]

Mr. McRae.

Mr. McRae: Your concern about the reorganization of the relationship between the CTC and the Minister is one that has bothered me for a great deal of time, and I have some reservations about your views, because it is my observation of the Ottawa scene since about 1972 that regulatory bodies tend to become very, very much like the people they regulate—a who else is there to play golf with kind of thing. I think this is a very common sort of situation with which we have had to wrestle for at least those years anyway, and, I think, since 1967.

For example, the problem of the CTC and the railroads being one and almost the same, because if you trace the employees of the CTC, you find that at one particular point in time, they worked with CNR or CPR, and the whole relationship is one that is very difficult, almost incestuous, in its creation.

Also, it tends to be rather negative. In other words, it tends to do what I think is happening to this whole transportation, the rail side of transportation especially, and that is that there is no aggressiveness, there is no interest, there is no drive. It is a regulatory body imposing its views on a bunch of people who are really almost part of the same scene.

I think a number of us said, a few years back, that we have got to change that, that we have got to come up with a more aggressive policy, and that the way to do it is to put it back into the department. Now, unfortunately, we have a Minister who tends to, in my opinion, fit into almost the same mould as the other two and so we have a lack of aggression. We have railroads that are interested in profits only; we have a CTC that is regulatory; and we have a Minister who really supports that kind of thing.

I believe that changing the Act is the right thing; and I am not saying this just because I support the bill or the government: I am just saying that I think that in the long run it is probably the right thing. Your concerns and the statements that you made in terms of policy, I think, are very good.

I do not know how we will resolve this but I must say I do not like the present situation: I think it is too far removed from the needs of the country. We are politicians and maybe we are really defending ourselves, but I have a feeling that politicians perhaps are better than a lot of people think they are, in terms of the fact that we are exposed—you know, we travel around and we are exposed.

I live in Thunder Bay. I realize that there is some conflict between Thunder Bay and, say, the port of Halifax, in terms of usage, but I still believe that our interests are to bring this country together as a whole; and I am not as afraid of the political element as much as I am of the very negative quality that you get in legislative bodies.

So I am putting this to you to consider; and I am not saying that I am right or that you are wrong, but it is a way of doing it. We have been so frustrated, so entirely frustrated, at least since I have been in Ottawa, with this real problem of having

[*Translation*]

Monsieur McRae.

M. McRae: Je partage depuis pas mal de temps vos inquiétudes au sujet de la réorganisation des rapports entre la CCT et le ministre, mais j'ai quelques réserves quant aux opinions que vous avez exprimées. J'observe la situation à Ottawa depuis 1972 et j'ai remarqué que les organismes de réglementation ont tendance à ressembler de plus en plus à ceux qu'ils réglementent—si on ne peut obtenir satisfaction d'un côté, on cherche ailleurs. Nous faisons face à ce genre de situation depuis au moins 1967.

Par exemple, il y a un problème en ce sens que la CCT et les chemins de fer sont ni plus ni moins que la même organisation car on se rend compte qu'à un moment donné les employés de la CCT ont travaillé pour le CN ou le CP et que le rapport qui existe est très difficile, et presque incestueux.

Ce rapport a également tendance à être négatif. Autrement dit, il réfléchit ce qui se produit dans le domaine des transports, plus particulièrement, du côté du rail, à savoir qu'il n'y a aucune agressivité, aucun intérêt, aucune motivation. Il ne s'agit plus que d'un groupe réglementaire imposant ses vues à un paquet de gens qui en réalité font presque partie du même groupe.

Certains d'entre nous avons déclaré il y a quelques semaines qu'il faut changer tout cela, et qu'il faut mettre au point une politique plus agressive et que le seul moyen d'y parvenir est de remettre la question entre les mains du ministère. Malheureusement, le ministre actuel est, selon moi, de la même trempe que ses deux prédécesseurs en ce sens qu'il manque d'agressivité. Donc, nous avons des sociétés ferroviaires qui ne s'intéressent qu'aux bénéfices; une Commission canadienne des transports qui n'est qu'un organisme de réglementation; et un ministre qui est tout à fait en faveur d'une telle situation.

J'estime qu'il faut donc modifier la loi et je ne dis pas cela parce que j'appuie le bill ou le gouvernement: je suis tout simplement d'avis qu'à la longue ce sera ce qu'il y aura de mieux à faire. Selon moi, vos préoccupations et les déclarations que vous avez faites au sujet de la politique sont bien fondées.

J'ignore comment nous règlerons la question mais je dois dire que la situation actuelle ne me plaît guère; elle est loin de répondre aux besoins du pays. Nous sommes des politiciens et peut-être parce que nous essayons en réalité de nous défendre, mais je suis d'avis que les politiciens sont peut-être bien meilleurs qu'on a souvent tendance à le croire, car en voyageant nous nous rendons compte sur place des faits.

J'habite présentement à Thunder Bay. Je me rends compte qu'il existe des conflits entre Thunder Bay et le port d'Halifax, par exemple, pour ce qui est de l'utilisation, mais je crois quand même qu'il est de notre intérêt de maintenir l'unité de notre pays; et j'ai bien moins peur de l'élément politique que de l'élément négatif des organismes législatifs.

Je vous demande donc de songer à cette question et je ne veux pas dire par là que c'est moi qui ai raison ni que vous avez tort, mais c'est quand même une façon de procéder. Nous nous sentons tellement impuissants, du moins depuis que je

[*Texte*]

railroads that really do not want to run railroads, of having the CTC that really does not want railroads to run, and of having a department that encourages this.

So that is my view of transportation in Canada. It is a mess, there is no question about it; and I am not sure what the answer is. But I still think that there is a good deal of merit in this new Act and I will just leave that with you. If you would like to argue with this or make a point, that is open to you.

• 1650

Mr. Aspin: Mr. McRae, if I could, although that was not a direct question . . .

Mr. McRae: I would like your comment, then.

Mr. Aspin: I think the key word is impartiality, which we are all trying to strive towards. You are quite right that transportation as a whole, and especially individual modes, tends to form a club, but so do all professions. I do not think so much that it is negative. I think the regulatory bodies become totally out of touch with the profession, or the professionals, the experts in the business, so they become second-rate professifonals when they should be experts in their trade.

You say something which is very dear, I think, to the nation's heart, that the politicians are totally impartial, and you are obviously striving towards that. But we had, as a typical example, a very important but little known bill called The Marine Pilotage Act, which went through this Committee in September 1971. It was a bill that was produced as a result of a commission of inquiry. It took a long time, it was very expensive, to try to overcome the pilotage mess. Mr. Jamieson brought it in and Mr. Marchand took it through when they changed portfolios, and the powers and objectives of that bill were for it to become delf-sufficient. So it was the forerunner of the user charge, the total recovery of cost. Regardless of all the extraneous circumstances, geographical, economic disparities, it is to be totally self-sufficient. But it was massacred in this Committee in September, three days in September. I can show you in *Hansard*. There were members of this Committee who were changed by the sef-interest groups to massacre a good piece of legislation.

So we have come before you today because we feel that we can get somewhere. We can try to arrive at an understanding and we can expound our fears, not in a parochial sense, so that you will go back and you will help the Minister of Transport to come forward with a first-class piece of legislation. I think we just have to look to you in that regard.

Mr. McRae: I accept what you are telling me. I am glad you said it, because we need that on the other side. I accept that there are both points of view. Also, I would like to say that we

[*Traduction*]

suis à Ottawa, devant ce problème réel de voir les sociétés de chemins de fer refuser d'exploiter le service ferroviaire, de voir la CCT s'opposer à l'exploitation des chemins de fer et de voir un ministère encourager une telle situation.

Telle est ma conception des transports au Canada: ce secteur est dans le pétrin, il n'en fait aucun doute et j'ignore qu'elle est la solution. Mais j'estime quand même que cette nouvelle loi a quand même beaucoup de mérite et je vous demande maintenant d'y réfléchir; si vous tenez à en discuter, ou à faire ressortir un point, je vous invite à le faire.

M. Aspin: Monsieur McRae, si vous le permettez, bien qu'il ne s'agissait pas là d'une question directe . . .

M. McRae: J'aimerais donc entendre vos observations.

M. Aspin: Le mot clef ici est l'impartialité, et c'est ce que nous essayons d'atteindre. Vous avez tout à fait raison en disant que les transports dans l'ensemble, et tout particulièrement certains modes, ont tendance à former un club, mais cela est vrai de toutes les professions. Je ne pense pas que cela soit tellement négatif. Les organismes de réglementation perdent tout contact avec la profession, les spécialistes, les experts en la matière et deviennent par conséquent des spécialistes de deuxième ordre alorsqu'ils devraient être experts dans leur domaine.

Vous avez dit quelque chose tout à l'heure que le pays a beaucoup à cœur, à savoir que les politiciens sont tout à fait impartiaux, et c'est évidemment ce à quoi vous tentez d'accéder. Mais nous avons eu un exemple typique de cette situation lorsqu'un bill très important mais peu connu intitulé Loi sur le pilotage en mer a été étudié devant ce comité en septembre 1971. Ce projet de loi avait été présenté suite à une commission d'enquête. On avait passé beaucoup de temps et dépensé beaucoup d'argent afin de surmonter les nombreux problèmes qui existaient au niveau du pilotage. C'est M. Jamieson qui l'a présenté et M. Marchand qui l'a fait adopter lorsqu'ils ont changé de portefeuille, et les pouvoirs et objectifs de ce bill avaient pour but de le rendre autonome. Il était donc à l'avant-garde des frais imputés aux usagers, du recouvrement global des coûts. Quelles que soient les circonstances, les facteurs géographiques et les disparités économiques, cette loi devait être autonome. Mais ce bill a malheureusement été massacré en comité en septembre. Je puis vous l'indiquer dans le *Hansard*. Certains membres de ce comité avaient été amenés par certains groupes poursuivant leurs propres intérêts à massacrer une bonne loi.

Nous sommes donc venus aujourd'hui vous rencontrer car nous sommes d'avis qu'il est possible d'arriver à une solution. Nous pouvons tenter d'arriver à une solution d'entente et exposer nos craintes, non pas en ce qui concerne nos propres intérêts seulement, de sorte qu'à votre retour à Ottawa vous puissiez aider le ministre des Transports à élaborer une loi de premier ordre. C'est à vous que nous devons nous adresser à cet égard.

M. McRae: J'accepte vos propos et j'en suis heureux car nous en avons besoin de l'autre côté. Je sais que deux points de vue entrent en ligne de compte. En outre, je tiens à indiquer

[*Text*]

are not entirely impartial. But I think, because we do have a tendency to meet with Canadians at all levels—and more of these travels are obviously essential to do this—we tend to get maybe a broader view than some of the people who might be just drafting the regulations or some of the people in the CTC who see railroads, for instance, as the answer, not railroads as part of the development, and so on.

I am very pleased to have this exchange. I think probably we need another hour to deal with it, but we are not going to get it from the Committee today. I thank you very much, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. Whittaker.

Mr. Whittaker: Mr. Aspin, in regard to Bill C-33, the CTC and the fact that the Minister is trying to take the power away from the CTC to his office, I get the feeling that you people are thinking very much the same as I am, the same as Mr. McRae. I have been very frustrated since being there about the transportation system in Canada and the way the input has been as far as politicians are concerned and through the Minister's office and through CTC, frustrated to the point that I was hoping something would happen. But after seeing C-33 and seeing this power being taken away from that body back into the office of a minister who I do not think has the staff, the expertise or anything else to be able to handle it. I just look now with horror at what is happening, and I see it happening in other departments in our government today. I just hope the next one is not going to be the Minister of justice taking the power away from the Supreme Court.

Anyway, I think what you are trying to tell us is that CTC should be given more power. They should be given more power than the railways. The setting of rates should be taken out of the board rooms of the CNR and the CPR; we should not get six and seven and eight and even thirteen different changes in rates in one year. At present these changes in rates are thrown out, and whomever it affects is given a certain number of days to make an appeal or to come back and make an appeal. The CTC should handle this and go to the people if there is going to be a change of rates. They would go to the people affected and have public hearings. These public hearings would have to justify it. CNR, CPR, the carrier would have to justify it rather than the other way around, where the person affected has to come in and make all his justifications. After all, they are the ones doing it.

This is more my thinking. Give more power to the CTC, out in the country where the people affected are, and then we would get more input. We would have, I think, a situation where they would not be changing so often and where the justification would have to be done by the carrier, and the local people affected would know exactly what is going on. What do you think of that?

[*Translation*]

que nous ne sommes pas entièrement impartiaux. Mais puisque nous avons la chance de rencontrer des Canadiens de tous les niveaux—et il est évident qu'il nous faudra voyager davantage pour y arriver—nous avons peut-être une meilleure vue d'ensemble que ceux qui sont chargés de rédiger les règlements ou que certains employés de la CCT qui considèrent par exemple que la solution au problème serait de ne pas utiliser les chemins de fer dans le cadre de l'expansion, et ainsi de suite.

Je suis très heureux d'avoir participé à cette discussion. Il nous faudra encore probablement une heure pour examiner la question, mais nous n'aurons pas le temps de le faire aujourd'hui en comité. Je vous remercie beaucoup monsieur.

Le président: Merci, monsieur McRae. Monsieur Whittaker.

M. Whittaker: Monsieur Aspin, en ce qui concerne le Bill C-33, la Commission canadienne des transports sait que le ministre essaie de s'accaparer les pouvoirs de la CCT, j'ai l'impression que vous êtes exactement du même avis que moi et que M. McRae. Depuis que je suis à Ottawa, je suis très mécontent du système des transports au Canada ainsi que de la participation des politiciens, du cabinet du ministre et de la CCT, mécontent au point où j'espérais que quelque chose se produise. Mais après avoir vu le Bill C-33 et aprèes avoir été témoin de la prise des pouvoirs de ce groupe par le cabinet du ministre qui, selon moi n'a ni l'effectif, ni les experts ni quoi que ce soit pour s'acquitter de la tâche, c'est avec horreur que je vois la situation actuelle, qui est d'ailleurs en train de se répéter dans d'autres ministères et dans notre gouvernement d'aujourd'hui. J'espère seulement que nous ne verrons pas un jour le ministre de la Justice s'emparer des pouvoirs de la Cour Suprême.

Quoi qu'il en soit, il semble que selon vous la Commission canadienne des transports devrait jouir de plus grands pouvoirs. Ces pouvoirs devraient être plus grands que ceux des sociétés de chemins de fer. Le CN et le CP devraient perdre la responsabilité de la fixation des tarifs: les tarifs ne devraient plus changer six, sept, huit et même treize fois en une année. A l'heure actuelle, on impose ces nouveaux tarifs et ceux que cela concerne disposent de quelques jours pour interjeter un appel. La CCT devrait être responsable de cette question et consulter les gens s'il doit y avoir des changements dans les tarifs. Elle devrait en discuter avec ceux que cela concerne directement et tenir des audiences publiques lors desquelles les changements devraient être justifiés. Ce serait le CN et le CP qui devraient justifier les hausses plutôt que d'imposer le fardeau aux personnes touchées par les augmentations comme c'est présentement le cas. Après tout, ce sont les sociétés qui sont responsables des changements.

C'est ainsi que j'entrevois la situation. Accordons plus de pouvoirs à la CCT là où les gens sont touchés par les hausses tarifaires, et la participation sera beaucoup plus grande. Ainsi, les tarifs ne changeraient pas aussi souvent et c'est la société de chemins de fer qui serait obligée de justifier les hausses, et les habitants concernés sauraient exactement où en sont les choses. Qu'en pensez-vous?

[*Texte*]

Mr. Aspin: On the first instance, we can heartily agree with you. Mr. Armitage's transportation review, which Miss Campbell referred to, on page 29 refers to a CTC/WTC 1-76 decision of May 25, 1976, about which the CTC itself concludes: "Many of the matters brought before us by way of notices of objections, while affecting the costs and revenues of the Authority,"—a Crown corporation in this instance—"resulted from the actions of the Authority, over which the Canadian Transport Commission has no control or jurisdiction." So they have no powers. You need to give them teeth.

Mr. Whittaker: Exactly. You have to give it to them.

Really, the CTC is a court of records; that is what it is. And everything is sitting there to give them the power. It is there. If you start taking it away back into the Minister's office I think it is going to be a shattering experience.

Mr. Aspin: On your second proposal in respect of hearings, one thing we do need is a streamlining so that hearings would be a streamlined process. The sort of procedure is rather horrendous but it is something I could not really talk to. Unless the process itself could be set up and the rates adjusted or brought into force in a very short space of time; right now the field hearings take months and months and months. If they are justified they should go into force.

The Chairman: Thank you, Mr. Whittaker. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I do not want to misunderstand or misinterpret Mr. Aspin's submission. Point 5 says: "Determine the circumstances and conditions under which government will provide facilities out of public funds." Then he added a verbal footnote indicating that this does not mean he subscribes to subsidies.

The reality is that every mode of transportation and all the ancillary facilities that have to go with it are subsidized, and always have been. There is not a single mode of transportation that pays its own way. It is a reality Canada has not faced up to yet, although most other countries have. Are you suggesting to us that you support and agree with the user-pay principle, that we should be working towards that and then gradually get rid of all subsidies?

• 1700

Mr. Aspin: The Chamber sees a lot of merit in the use of the user-charge principle. I will give you a straight answer; we have gone into it in detail. If we felt that the political will was such that the user-pay principle was exercised totally impartially and that subsidies were applied on the commodity to avoid regional economic and geographic disparities, it would probably work. But I am afraid my members do not feel that this could be exercised in a strictly impartial manner, so they are frightened of the proposal.

[*Traduction*]

M. Aspin: Nous sommes tout à fait d'accord avec la première partie de votre proposition. l'examen des transports de M. Armitage auquel M^lle^ Campbell a fait allusion réfère à la page 29 à une décision de la CCT/WTC 1-76 en date du 25 mai 1976 au sujet de laquelle la CCT a conclu: «Bon nombre des questions qu'on nous réfère au moyen d'avis d'objection, bien qu'elles aient trait aux coûts et aux revenus de l'administration»—et dans ce cas il s'agit d'une société de la Couronne—«faisaient suite à des mesures prises par l'administration et sur lesquelles la Commission canadienne des transports n'exerce aucun contrôle et ne possède aucun pouvoir.» Donc, elle n'a aucun pouvoir. Il faut lui en donner.

M. Whittaker: Précisément. Il faut les lui donner.

En réalité, la CCT est une cour d'archives. Tout est là pour lui conférer les pouvoirs dont elle a besoin. Si on les lui enlève pour les confier au cabinet du ministre, ce sera terrible.

M. Aspin: Pour ce qui est de votre deuxième proposition au sujet des audiences, ce qu'il nous faut, c'est un processus simple. A l'heure actuelle, la procédure est plutôt horrible, mais c'est une question que je ne puis régler. Il faudrait mettre au point un processus permettant aux tarifs d'être ajustés ou appliqués dans un délai très bref car, présentement, les audiences sur place prennent plusieurs mois. Si les augmentations sont justifiées elles devraient alors être appliquées.

Le président: Je vous remercie, monsieur Whittaker. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne voudrais surtout pas mal interpréter les propositions de M. Aspin. Le point n° 5 stipule «Déterminer les circonstances et conditions dans lesquelles le gouvernement fournira des installations grâce aux deniers publics.» Il a ensuite ajouté une explication orale indiquant que cela ne signifie pas qu'il préconise les subventions.

Le fait est que tous les modes de transport et toutes les installations auxiliaires sont subventionnées et l'ont toujours été. Il n'y a pas un seul mode de transport qui soit autonome. Le Canada n'a pas encore fait face à cette réalité bien que la plupart des autres pays l'aient fait. Voulez-vous dire par là que vous êtes d'accord avec le principe suivant lequel c'est l'usager qui paie et que nous devrions ainsi progressivement nous débarrasser de toutes les subventions?

M. Aspin: Selon la Chambre de commerce, le principe suivant lequel l'usager paie a beaucoup de mérite. Pour être franc avec vous, nous avons examiné cette question de façon détaillée. Si nous étions d'avis que le principe suivant lequel c'est l'usager qui paie serait appliqué de façon tout à fait impartiale et que les subventions s'appliqueraient aux denrées de façon à éviter les disparités régionales, économiques et géographiques, ce système fonctionnerait probablement. Mais j'ai bien peur que nos membres ne soient pas d'avis que ce principe puisse s'appliquer de façon tout à fait impartiale et ils craignent donc cette proposition.

[*Text*]

Mr. Benjamin: Are you aware that the Hall commission report, which came out about a week ago, said that this business of instead of paying the subsidy to the carriers, you pay it directly to the producers and the users was appalling. That was Mr. Justice Hall. He found that appalling: You would be sending cheques out to 160,000 grain farmers instead of just to two railroads. Really, you cannot be serious when you suggested that. Surely you do not believe that we should follow the user-pay principle and apply it to the commodities.

Mr. Aspin: As I say, they are frightened so they have not taken a position on user-pay. You have to be so careful, because if you do not believe in the user-pay, and it is getting into very technical ground, then the Seaway debt remains.

Mr. Benjamin: Then it is public works, and whole nation . . .

Mr. Aspin: Which is probably what you really get around to.

Mr. Benjamin: The whole nation carries it.

Mr. Aspin: I am really not in a position to argue that point. I think we would need quite a lot of time.

One thing we would like to see is the Seaway put on a self-sufficient basis. But does that mean, because of the head-on collision and the lack of agreement because of the treaty between the U.S., that in another 20-year's time we are going to have a half-billion dollar debt, go through the same process and write it off again?

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Corbin.

Mr. Corbin: I pass, Mr. Chairman. I got the answers I wanted. Thank you.

The Chairman: I am glad your questions have been answered. Thank you very much, Mr. Aspin, for taking the time from your schedule to appear before us this afternoon. It has been a pleasure.

Mr. Aspin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I would now like to invite, from Halicon, Mr. F. W. Howard, President. Mr. Howard will make a few comments before the committee.

Mr. F. H. Howard (President, Halicon): I am associated with Halicon which is a Crown corporation of the Province of Nova Scotia and the City of Halifax to engage in the operation of a container terminal. In that regard I am also concerned with Halterm Limited which is the principle container-terminal operator in this report.

At this moment Halifax is the largest container terminal in eastern Canada, probably in all of Canada. In the first quarter of this year Halifax enjoyed about 32 per cent of the total East Coast container traffic, measured in tons—which is not always the way it is measured. Another way of measuring it would show that we enjoy about 37 per cent of the traffic. At the moment, with the customers we now have, we are handling

[*Translation*]

M. Benjamin: Êtes-vous au courant du fait que le rapport de la Commission Hall paru il y a environ une semaine stipule qu'il serait insensé de verser la subvention directement aux producteurs et aux usagers plutôt qu'aux compagnies de transport. Selon le juge Hall, cette proposition est effrayante: il faudrait alors faire parvenir des chèques à 160,000 producteurs de céréales plutôt qu'à deux sociétés de transport ferroviaire. Une telle proposition n'est pas sérieuse. Vous ne croyez tout de même pas qu'il faudrait appliquer le principe suivant lequel c'est l'usager qui paie et l'appliquer aux denrées . . .

M. Aspin: Comme je l'ai dit, les membres de la Chambre de commerce éprouvent certaines craintes et n'ont donc pris aucune position à cet égard. Il faut faire très attention car si l'on n'est pas d'accord avec le principe suivant lequel c'est l'usager qui paie, et la question devient de plus en plus compliquée, alors la dette de la Voie maritime reste la même.

M. Benjamin: Alors, c'est aux Travaux publics, et à la nation tout entière . . .

M. Aspin: C'est probablement ce à quoi vous voulez en venir.

M. Benjamin: C'est le pays tout entier qui l'assume.

M. Aspin: Je ne suis pas en mesure de discuter cette question. Il nous faudrait beaucoup de temps.

Nous aimerions beaucoup, entre autres, que la Voie maritime fasse ses frais. Mais étant donné l'impossibilité d'arriver à une entente à cause du traité conclu avec les États-Unis, est-ce que cela signifie que dans 20 ans notre dette se chiffrera à un demi-milliard de dollars et qu'il faudra repasser par le même processus et annuler cette dette à nouveau?

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin. Monsieur Corbin.

M. Corbin: Je vous remercie, monsieur le président, mais on a répondu à ma question.

Le président: J'en suis très heureux. Je vous remercie beaucoup, monsieur Aspin, d'avoir bien voulu comparaître devant nous cet après-midi. Nous avons été très heureux de vous entendre.

M. Aspin: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: J'invite maintenant le président de Halicon, M. F. H. Howard, à faire quelques observations devant le Comité.

M. F. H. Howard (président, Halicon): Je suis président de la société Halicon, société de la Couronne de la province de la Nouvelle-Écosse et de la ville de Halifax, et qui a l'intention d'exploiter un terminus de conteneurs. A cet égard, je m'intéresse également à la *Halterm Limited* qui est le principal exploitant des terminus de conteneurs de ce port.

A l'heure actuelle, Halifax est le plus grand terminus de conteneurs de l'Est du Canada, et probablement de tout le Canada. Pendant le premier trimestre de cette année, environ 32 p. 100 du transport total des conteneurs sur la côte Est s'est fait à Halifax. On a fait ces calculs en fonction des tonnes transportées, quoique ce ne soit pas toujours la façon de faire les calculs. En procédant autrement, on verrait qu'environ 35

[*Texte*]

about 49 per cent of the traffic. So in effect, in a field of four, Halifax is the General Motors of East Coast Canadian container terminals.

Halifax's principal competition is New York. We are a satellite of New York. Every container ship calling here has either been to or is going to New York. We are on the great-circle route between the English Channel and New York, and we are the logical port for most North Atlantic carriers to call at to handle their Canadian business. We are also extremely vulnerable to New York, because all the ships go there, and New York is somewhat closer to Toronto and Montreal than is Halifax. My thesis will be that Halifax requires an addition to its container-handling facilities, which now consist of about 600 metres of berths, 24 hectares of land, and 3 cranes.

• 1705

A study prepared for the Ministry of Transport indicates that Halifax has 22 per cent of the berth capacity of the eastern ports; 24 per cent of the investment—which I question, I think it is probably about 15 per cent of the investment—we have 25 per cent of the crane capacity; 23 per cent of the space capacity. But we have 49 per cent of the business, a clear clear disparity between the amount of business we handle and the capacity at our disposal.

Halifax has, at the moment, something over 350 container-ship calls per year. With energetic marketing, I suggest that that could become 450 ship calls per year, which would make us about the most intensively utilized port in North America, if not the world, based on any criterion of measurement.

Halifax has, compared with New York or any West coast port, or any United States, East Coast port, more containers per berth per year, and more containers per crane per year, than any of them. I have some statistics from important United States ports, all of them very large and very influential. One important West Coast port has nine berths and 600 calls; we have two berths and approaching 400 calls. Another extremely large United States' West Coast port has 10 berths and 500 calls; another one has 10 berths and 650 calls, and in a very large East Coast United States' port, one of their common-user terminals—and a common-user terminal is defined as one that enjoys business from all ship lines and is not restricted to one, it is not a private facility—it is running 200 calls on 3 berths, and 140 calls on 2 berths. We, of course, have almost 400 calls on 2 berths.

We are approaching the point where we are jeopardizing our ability to serve the customer. Our theoretical capacity is around 150,000 containers a year, and we are now handling them at about 135,000 containers a year. Our average waiting time will shortly approach, perhaps, eight hours per ship—which is unacceptable in the commercial world. A shipowner

[*Traduction*]

p. 100 des containeurs sont passés par Halifax. A l'heure actuelle, nos clients représentent environ 49 p. 100 du trafic. On peut donc dire qu'Halifax est la *General Motors* de ces terminus de conteneurs de la côte-Est du Canada.

Le principal concurrent d'Halifax est New York. Nous sommes un satellite de cette ville et chaque bateau transportant des conteneurs qui fait escale à Halifax est d'abord passé par New York ou est sur le point de s'y rendre. Nous sommes situés sur la grande route circulaire entre la Manche et New York et il est donc logique que la plupart des sociétés de transport du Nord de l'Atlantique s'arrêtent dans notre port pour effectuer leurs transactions avec le Canada. Nous sommes également à la merci du port de New York car tous les navires y font escale et New York est beaucoup plus près de Toronto et de Montréal que d'Halifax. Selon moi, les installations de manutention des conteneurs d'Halifax, qui comprennent présentement environ 600 mètres de quai, 24 hectares de terrain et trois grues, doivent être agrandies.

Une étude préparée pour le ministère des Transports a révélé qu'Halifax possède 22 p. 100 de la capacité d'amarrage des ports de l'Est; qu'elle attire 24 p. 100 de l'investissement—je doute que ce chiffre soit vrai, je pense qu'il s'agit plutôt de 15 p. 100 de l'investissement—nous disposons de 25 p. 100 des capacités de déchargement à la grue; et de 23 p. 100 de l'espace. Cependant, nous avons 49 p. 100 du commerce et il existe donc un écart marqué entre notre pourcentage d'affaires et les installations à notre disposition.

A l'heure actuelle, plus de 350 bateaux transportant des conteneurs font escale au port d'Halifax chaque année. Grâce à une commercialisation énergique, nous pourrions augmenter ce chiffre à 450 ce qui rendrait le port d'Halifax, le port le plus utilisé en Amérique du Nord, sinon au monde, en fonction de n'importe quel critère de mesures.

En comparaison avec New York, ou tout autre port de la côte Ouest ou de la côte Est des États-Unis, les quais du port d'Halifax, reçoivent plus de conteneurs par année et ses grues en déchargent plus par année que n'importe quel autre port. J'ai avec moi quelques données statistiques provenant de ports importants des États-Unis, tous très grands et ayant beaucoup d'affluence. Un port important de la côte Ouest possède 9 quais et 600 bateaux y font escale chaque année; nous n'avons que 2 quais et pourtant près de 400 bateaux viennent s'y amarrer. Un autre havre très important de la côte Ouest des États-Unis possède 10 quais et 500 bateaux y font escale; un autre possède 10 quais et 650 bateaux s'y arrêtent; et un grand port de la côte Est américaine, qui est d'ailleurs l'un des terminus commun, c'est-à-dire qu'il est ouvert à toutes les sociétés et non pas privé ou limité à une seule, accueille 200 bateaux sur trois quais et 140 bateaux sur 2 quais. Évidemment, nos deux quais accommodent presque 400 bateaux.

Nous arrivons au point où il sera de plus en plus difficile de desservir nos clients. En théorie, nous sommes capables de recevoir environ 150,000 conteneurs par année et à l'heure actuelle, nous en recevons 135,000. L'attente moyenne atteindra sous peu environ 8 heures par bateau,—ce qui est inacceptable dans le monde du commerce. Un propriétaire de navires

[*Text*]

will not tolerate his ship's waiting eight hours at a port when he can go to another port, regardless of the quality of service or of its price.

The total annual vessel-waiting time considered tolerable is 600 hours a year, and we will approach 400 hours a year if our present rate of traffic continues.

It is assumed that a 35 or 36-per cent utilization of a terminal is commercially acceptable. We are at 51 per cent. So I suggest that by any criterion of resource allocation, or saturation coefficient, customer demand—another way of expressing customer demand is that the marketplace is shouting that Halifax is where it wants to go—or by any cost-benefit analysis, Halifax is the place where investment must be introduced. And we cannot confuse the throughput of a container terminal in all respects with the throughput of an airport. We do have capacity here for handling a lot more buses. We do not have capacity for handling a lot more ships. An airport waiting-room and baggage facilities may be adequate for handling a lot more people. The capacity of an airport also includes its runway capacity and its gate capacity to handle aircraft. And I suggest that is a proper analogy for this port. We cannot tolerate, because the customer will not tolerate, the chance, let alone the certainty, of having to anchor a ship in this port waiting to get unberthed. And this is the only port in Canada where this is going on.

My predecessor, Mr. Mingo, mentioned the air-sea link, which I think is of some interest. Halifax is the closest container port in North America to Europe. And there is a philosophy whereby high-rated cargo, not the highest but high-rated cargo, from Western Europe to the west coast of the United States is susceptible to coming partway across by sea and the rest of the way by air. Halifax has introduced this service. It was suspended because of some interruption to our continuity of performance and we are confident that it will be reintroduced.

Halifax is the only place in Canada, and it is better than any place in the United States, for the application of a combined air-sea intermodal westbound service serving principally the west coast of the United States.

So, Mr. Chairman, ladies and gentlemen, I would conclude my thesis by saying that any investment being made by the Governement of Canada in container expansion must be made at Halifax. No investment in expansion need be made anywhere else. The customer is demanding that it be made here, and we are shortly going to need a capacity to handle the customers.

Now, the object of course of port promotion and the reason we are all involved and interested in expanding this port is to put our people to work.

Now the object of a transportation device is not simply to put people to work. Ports do not exist to give me or anybody else jobs, although we are all interested in having jobs, and the chief beneficiary of port activity is the gross national product of Halifax. But I say to you that by putting our people to work the national interest is best served, the Canadian exporter and

[*Translation*]

ne tolèrera pas que son bateau attende 8 heures à un port alors qu'il peut se rendre à un autre port, quelle que soit la qualité du service ou le prix.

La moyenne annuelle d'attente par bateau jugée tolérable est de 600 heures par année et nous atteindrons 400 heures si le taux actuel de notre trafic continue.

On considère que 35 ou 36 p. 100 d'utilisation d'un terminus est acceptable sur le plan commercial. Nous sommes rendus à 51 p. 100. Donc, selon tout critère d'allocation des ressources, ou tout coefficient de saturation, et selon la demande du client—pour exprimer autrement la demande du client, on peut dire que le marché réclame le port d'Halifax—ou selon toute analyse des coûts et des bénéfices, c'est à Halifax qu'il faut investir. Et l'on ne peut confondre l'activité dans un terminus de conteneurs à tous les points de vue avec l'activité dans un aéroport. Nous sommes capables d'accueillir beaucoup plus d'autobus, mais nous serions incapables d'accueillir beaucoup plus de bateaux. La salle d'attente d'un aéroport ainsi que les installations de manutention des bagages peuvent se prêter à une plus grande circulation. La capacité d'un aéroport comprend également la capacité de sa piste et de ses installations pour recevoir les avions. Selon moi, on peut faire cette analogie avec le port d'Halifax. Nous ne pouvons tolérer, car le client ne tolérera pas la possibilité on encore pis la certitude de devoir ancrer un bateau dans ce port pour attendre qu'il soit déchargé. C'est le seul port au Canada où cela se produit.

Mon prédécesseur, M. Mingo, a parlé du lien entre le transport aérien et le transport maritime, qui je pense est assez intéressant. Halifax est le port de conteneurs d'Amérique du Nord qui est le plus près de l'Europe. En principe, les cargaisons à tarifs élevés, non pas les plus élevés mais relativement élevés d'Europe occidentale à destination de la côte ouest des États-Unis, sont transportées en partie par bateaux, puis le reste du parcours se fait par avion. Halifax a tout d'abord introduit ce service. Il a été suspendu à cause d'interruptions mais nous avons toutes les raisons de croire qu'il sera réintroduit.

Halifax est le seul port au Canada (et il s'y prête mieux que tout autre port américain) où il y a un service combiné par bateau et par avion à destination de l'Ouest, surtout de la côte ouest des États-Unis.

Ainsi, monsieur le président, mesdames et messieurs, je terminerai en disant que tout investissement du gouvernement du Canada dans l'expansion des conteneurs doit être axé sur Halifax. Aucun investisement à cet égard n'est nécessaire ailleurs. Le client réclame qu'il soit fait ici, et il nous faudra sous peu des installations capables de servir ceux-ci.

Évidemment, le but de la promotion portuaire et la raison pour laquelle nous préconisons tous l'expansion de ce port est de créer du travail.

Le service de transport, bien entendu, n'a pas tout simplement pour but de créer des emplois. Les ports n'existent pas pour donner du travail ni pour en donner à qui que ce soit, bien que cette question nous intéresse et que ce qui bénéficie le plus de l'activité portuaire d'Halifax est le produit national brut de cette ville. Seulement, la création d'emplois est dans l'intérêt

[*Texte*]

importer is best served, and it is the only way it can be served. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Howard.

Miss Campbell.

Miss Campbell: I will just ask you a very quick question about some of the figures you have given us. How do you compare it with Saint John?

Mr. Howard: I did not.

Miss Campbell: I know you did not, but I would like you to do that.

Mr. Howard: I suggest that the demand by the port be matched against the demand of the customer. Comparisons are odious but, if you insist on one, the ratio of calls to berth at Halifax is something like two and a half times more intensive than at Saint John.

Miss Campbell: And Saint John has container facilities.

Mr. Howard: Saint John has almost exactly the same capacity as we have, not quite but almost. With a few million more dollars they can.

Miss Campbell: Do you see the trade route going up the Bay of Fundy or do you see them just avoiding Halifax, the east cost of Canada and going on to the east coast of the United States?

Mr. Howard: I see a danger of trade-routes avoiding the east coast of Canada, and one of the reasons is that ships will find they cannot come on berth. New York is an enormous place, with an almost infinite elasticity. You never heard of a ship waiting to get on berth in New York. You certainly have them lined up here. And queuing is something that these people will not tolerate.

• 1715

Miss Campbell: I have given a choice where we will go.

Mr. Howard: Oh, Halifax.

Miss Campbell: No, no. I say that there is no berthing facility for them here. And there is Saint John; will they go to Saint John in lieu of some other place?

Mr. Howard: I suppose so. I do not know. It depends upon their costs. Saint John is not on the Great Circle as Halifax is. Coming from Western Europe, I think it would be a toss-up whether they would go to Saint John or into New York. Coming from the Mediterranean, it is possibly more likely they would go to Saint John than New York.

But Saint John is more or less in the same philosophical position as we are. Their competition is also New York. New York is the irresistible magnet that attracts every ship sailing across the Atlantic Ocean and many sailing up from the Panama Canal. And as long as New York is there and as long as New York is within 400 miles of Montreal and Toronto, both Saint John and Halifax are vulnerable. We are more vulnerable because we are so much closer to capacity.

[*Traduction*]

national, donc celui de l'exporteur canadien et de l'importateur, et c'est le seul moyen de servir ses intérêts. Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Howard.

Mademoiselle Campbell.

Mlle Campbell: J'aimerais simplement vous poser une question très rapide au sujet de certains chiffres que vous nous avez cités. Comment ces chiffres se comparent-ils à ceux de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick?

M. Howard: Je n'ai pas fait cette comparaison.

Mlle Campbell: Je le sais, mais j'aimerais quand même obtenir ce renseignement.

M. Howard: Il faut tenir compte des demandes des clients. Il me répugne d'établir des comparaisons, mais si vous insistez, je dirai que deux fois et demie plus de bateaux font escale au port d'Halifax qu'à celui de Saint-Jean.

Mlle Campbell: Et Saint-Jean possède des installations de conteneurs?

M. Howard: La capacité du port de Saint-Jean est à peu près la même que la nôtre, pas tout à fait, mais presque. Avec quelques millions de dollars de plus, il serait au même niveau.

Mlle Campbell: Croyez-vous que la route commerciale remontera la Baie de Fundy ou alors que les bateaux éviteront Halifax, et toute la côte est du Canada, pour se rendre à la côte est des États-Unis.

M. Howard: Je crois que nous risquons de voir les routes commerciales éviter la côte Est du Canada, entre autres parce que les navires ne pourront s'y amarrer. Le port de New York est énorme et sa capacité est presque infinie. On n'a jamais entendu dire qu'un navire a dû attendre pour s'amarrer au port de New York. Mais ici, ils doivent faire la queue et on ne le tolérera pas longtemps.

Mlle Campbell: Où les bateaux choisiront-ils d'aller?

M. Howard: A Halifax.

Mlle Campbell: Non. Vous avez dit qu'il n'y a plus de capacité d'amarrage ici. Il reste Saint-Jean; iront-ils à Saint-Jean plutôt qu'ailleurs?

M. Howard: Je l'imagine. Je ne sais pas. Tout dépend du coût. Saint-Jean n'est pas situé sur la grande route circulaire comme l'est Halifax. Les bateaux provenant d'Europe occidentale devront décider s'ils feront escale à Saint-Jean ou New York. Ceux qui proviennent de la Méditerranée iront vraisemblablement à Saint-Jean plutôt qu'à New-York.

Mais le port de Saint-Jean se trouve plus ou moins dans la même posture que nous. Son plus grand concurrent est également le port de New-York. Ce port est un aimant irrésistible qui attire tous les bateaux qui traversent l'Atlantique et un grand nombre de ceux qui passent par le canal de Panama. Aussi longtemps que le port de New-York sera là, et aussi longtemps que New-York ne sera qu'à 400 milles de Montréal, les ports de Saint-Jean et d'Halifax sont tous deux vulnérables.

[*Text*]

The Chairman: Thank you, Miss Campbell. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have a brief question on this vulnerability and the direction of traffic that Mr. Howard touched on. It has to do with legislation before the United States Congress on some of the central, mid-western traffic.

Because of our own structure and our own vulnerability, given the scenario that Mr. Howard has given us and the reality of the traffic movement out of Western Europe generally, what would you see the impact of that to be?

Mr. Howard: I do not think it will pass. I think it is stalled in the House of Representatives and the House Committee on Interstate Commerce. I do not think it will pass because I think the American exporters and importers will successfully resist it. But it should not pass anyway because the amount of Canadian traffic carried through United States ports is almost the same as the amount of American traffic carried through Canadian ports on the East Coast. They have no complaints; there are no grounds for complaint.

Mr. Forrestall: If you throw in the artificial situation on the West Coast with respect to the movement . . .

Mr. Howard: Even less.

Mr. Forrestall: . . . there is a tremendous balance in their favour . . .

Mr. Howard: Absolutely.

Mr. Forrestall: . . . that needs political redress by our own leaders. My point is that when we ask the Ministry in Ottawa about it, they do not seem particularly interested. It may be that they are convinced and they are certain that it has, in fact, broken down and nothing should happen.

Mr. Howard: I believe the Government of Canada has made representations, through what agency I know not, to the House and Senate committees. I do not know how you do this diplomatically but I think the view has been put . . .

Mr. Forrestall: The Minister has said no as recently as two to three weeks ago so there may be something that I am not aware of since then.

Mr. Howard: I am not worried about it right now because I think it is such a goofy idea it just cannot work.

Mr. Forrestall: It would be a little disastrous if it did work, though. Thank you, Mr. Chairman. Thank you, Mr. Howard, very much for a very forceful way of presenting it.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Miss Campbell, do you have an additional question?

Miss Campbell: Yes. Where do you expect to get financing for the addition? Maybe I am out of place asking but I can see the need, I think we can all see the need for the addition and we would like to see it.

[*Translation*]

Nous sommes d'autant plus vulnérables que nous sommes beaucoup plus près d'avoir atteint notre capacité.

Le président: Je vous remercie, mademoiselle Campbell. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'ai une brève question à poser au sujet de cette vulnérabilité et de la direction du trafic dont a parlé M. Howard. Ma question porte sur la loi présentement devant le Congrès américain au sujet du trafic du centre et du mid-ouest.

Étant donné notre propre structure et notre propre vulnérabilité, et compte tenu de l'exposé de M. Howard et de la réalité du trafic provenant de l'Europe occidentale, quelles seront selon vous les répercussions de cette loi?

M. Howard: Je ne crois pas qu'elle sera adoptée. Elle est présentement bloquée à la Chambre des représentants et au House Committee on Interstate Commerce. Je ne crois pas qu'elle sera adoptée car les exportateurs américains s'y opposeront avec succès. Mais elle ne devrait pas être adoptée non plus car le trafic canadien effectué dans les ports américains est presque aussi élevé que le trafic américain effectué dans les ports canadiens de la côte est. Il n'y a aucune plainte, car il n'y a aucune raison de se plaindre.

M. Forrestall: Si l'on invoque la situation artificielle qui existe sur la côte ouest à l'égard du transport . . .

M. Howard: Encore moins.

M. Forrestall: . . . la balance penche en leur faveur . . .

M. Howard: Absolument.

M. Forrestall: . . . et ce sont nos propres leaders politiques qui devraient prendre des mesures pour régler cette situation. Le fait est que lorsqu'on en parle au ministère à Ottawa, il semble peu intéressé. Peut-être qu'il est convaincu que la question est réglée et qu'il ne se produira rien.

M. Howard: Je crois que le gouvernement du Canada a présenté ses vues au Comité de la Chambre et du Sénat par l'entremise d'une agence quelconque. Je ne sais comment vous dire ceci de façon diplomatique, mais je pense que l'on a indiqué . . .

M. Forrestall: Le ministre a répondu de façon négative il y a deux ou trois semaines à peine, et peut-être que quelque chose s'est produit à mon insu depuis ce temps-là.

M. Howard: Cela ne m'inquiète pas tellement pour l'instant car cette idée me paraît tellement sotte qu'elle ne pourra jamais marcher.

M. Forrestall: Cependant, si cela marchait, ce serait désastreux. Je vous remercie, monsieur le président. Je vous remercie, monsieur Howard, de la façon très nette dont vous avez présenté la question.

Le président: Je vous remercie, monsieur Forrestall. Mademoiselle Campbell, avez-vous une question supplémentaire?

Mlle Campbell: Oui. D'où proviendra, selon vous, le financement en vue de l'expansion du port? Ma question n'est peut-être pas à-propos, mais je pense que nous sommes tous cons-

[*Texte*]

Mr. Howard: Well, the financing . . .

Miss Campbell: How will you finance, first?

Mr. Howard: I beg your pardon?

Miss Campbell: You will finance provincially and privately.

Mr. Howard: Oh, I think I had better get this out.

Miss Campbell: Yes.

Mr. Howard: Halterm Limited is providing a very satisfactory rate of return to the National Harbours Board on a discounted cash-flow basis. There is no need for anybody to worry about how we were financed.

Miss Campbell: How?

Mr. Howard: We were financed through a variety of ways and we are paying back our bankers properly so there are no sweetheart deals about Halterm.

Now, in future the investment must be made by the governments and people of Canada and/or Nova Scotia if they want to retain an East Coast container capability and not lose it to the United States. Do not forget, and I think Mr. Mingo said this or if he did not Jack Lloyd said it, there is hardly a port in the world, certainly not a capital-intensive container port, that makes any pretence of paying its way.

• 1720

There are all kinds of deals made among municipalities and provides and states and governments to accelerate their GNP by attracting trade to their ports. I think the world container port situation is grossly over-invested. I would not put a nickel into any of them, if it were my own money. But this country cannot have its whole east side blocked off with a brick wall and have it all go through New York because they do not want to put in $50 million. The cost benefits to this community alone are enourmous.

Mr. Benjamin: Right on.

The Chairman: Thank you, Miss Campbell, and thank you, Mr. Howard, for your most interesting comments this afternoon and for being with us.

We now have Mr. Roland Thornhill who is the Opposition Development Critic for the Nova Scotia Legislature. Will you join us, please, sir?

Mr. Corbin: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Was Mr. Thornhill scheduled to appear before this Commitee?

[*Traduction*]

cients du besoin de cette expansion, et nous sommes tous en faveur.

M. Howard: Eh bien, les fonds . . .

Mlle Campbell: Tout d'abord, comment financez-vous le projet?

M. Howard: Je vous demande pardon?

Mlle Campbell: Le financement se fera sur le plan provincial et privé.

M. Howard: Je serais peut-être mieux de vous donner ces renseignements.

Mlle Campbell: Oui.

M. Howard: La société Halterm Limited rapporte un revenu très satisfaisant au Conseil des ports nationaux sur une base de flux actualisés. Il n'y a pas lieu de s'inquiéter sur la façon dont nous avons été financés.

Mlle Campbell: Comment?

M. Howard: Nous avons été financés de plusieurs façons et nous remboursons nos banquiers comme il se doit de sorte qu'il n'y a aucune entente de bienveillance en ce qui concerne Halterm.

A l'avenir, l'investissement devra provenir des gouvernements et du peuple du Canada ou de la Nouvelle-Écosse si l'on veut conserver le marché des conteneurs de la côte est plutôt que de le perdre en faveur des États-Unis. N'oubliez pas, comme l'a dit M. Mingo ou Jack Lloyd, je ne me souviens plus, qu'il n'y a pas de port au monde, et certainement pas un port pour conteneurs à investissements élevés qui prétende être autonome financièrement.

Les municipalités, les provinces, les États et les gouvernements signent toutes sortes d'accords afin d'accélérer la croissance de leur produit national brut en esayant d'attirer plus de navires à leurs ports. Je pense qu'on a déjà investi beaucoup trop d'argent dans les ports capables de recevoir les cargos à conteneurs. Personnellement, je n'y investirai pas 5c., mais notre pays ne peut pas se payer le luxe d'interdire ce genre de commerce à tous les ports sur la côte est pour l'abandonner ainsi à New York, tout simplement parce que nous ne voulons pas y investir $50 millions. Les avantages pour notre communauté à eux seuls sont énormes.

M. Benjamin: Vous avez tout à fait raison.

Le président: Merci, mademoiselle Campbell et M. Howard, pour les observations fort pertinentes que vous avez faites cet après-midi.

Maintenant, M. Roland Thornhill, critique du développement du côté de l'opposition dans la législature de la Nouvelle-Écosse aimerait nous parler. Voulez-vous vous asseoir à la table, monsieur?

M. Corbin: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: M. Thornhill était-il censé comparaître devant nous?

[*Text*]

The Chairman: No, he was not scheduled. There have been other members of organizations who were not scheduled and who found out about us and asked that they might appear—unless there is an objection from Committee members.

Mr. McRae: I see no objection at all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McRae on a point of order.

Mr. Corbin: Well, I had not finished.

The Chairman: I am sorry Mr. Corbin, your point of order.

Mr. Corbin: I asked a question and it was followed by a comment. It seems to me that in St. John's, Newfoundland, the Committee refused to hear a member of the Newfoundland Assembly. I simply question why we would change attitudes now.

Are we hearing an opposition critic in his capacity as a politician? Surely there are other platforms besides our Committee to do that sort of thing. If we are going to hear him, it seems to me that, retroactively, we should have heard the independent member in Newfoundland as well. I am prepared to hear him but I want to put that on the record.

The Chairman: Mr. Corbin is correct. It is, I believe, a kind of precedent. We had discussed that we would basically not introduce federal or provincial or municipal politics into our information-getting Committee. We did refuse Mr. Neary, although we did hear the Minister, which certainly had an input into our Committee, and a worth-while one. Mr. McRae.

Mr. McRae: Mr. Chairman, on the same point of order, I do recall that we did offer Mr. Neary a chance if there was time, and I think there would have been time if he had stayed around, but he did not.

Mr. Chairman, how many others have we got? Could you give us a quick list?

The Chairman: Mr. McRae, Mr. Thornhill would be the last witness.

Mr. McRae: There are two or three here that did not show then.

The Chairman: The ones that you have on your list, Mr. McRae, either came and refused to testify or those who just simply did not show up.

Mr. McRae: Okay. That is fine.

The Chairman: Is it the agreement of the Committee that we hear Mr. Thornhill?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Thornhill, would you joing me up here, please?

Mr. Forrestall: It is just in the interest of time that I did not get into that point of order or we would have been here for an hour.

Mr. Corbin: I did not say anything else. I made my point and that is it.

[*Translation*]

Le président: Non, son nom ne figure pas sur la liste des témoins, mais les représentants d'autres organismes dont les noms n'y figuraient pas non plus nous ont demandé s'ils pouvaient comparaître aussitôt qu'ils apprenaient que nous siégions ici. Y a-t-il des objections?

M. McRae: Non, monsieur le président, je n'en ai pas.

Le président: Monsieur McRae invoque le Règlement.

M. Corbin: Permettez-moi de finir.

Le président: Excusez-moi, monsieur Corbin. Allez-y

M. Corbin: J'ai posé une question et on me donne une observation en guise de réponse. Nous avons refusé d'entendre un membre de l'assemblée provinciale de Terre-Neuve lorsque nous étions à Saint-Jean, et je me demandais pourquoi nous avions changé de politique.

Allons-nous entendre un critique de l'opposition en tant que membre de la législature? Il pourrait sûrement exprimer son point de vue ailleurs qu'ici. Si nous allons l'entendre cet après-midi, nous aurions dû entendre le membre de la législature provinciale et Terre-Neuve aussi. Remarquez que je n'ai pas d'objections à ce qu'il nous parle, mais je voudrais que ma remarque figure au procès-verbal.

Le président: M. Corbin a raison. Si je ne m'abuse, il s'agit bel et bien d'un précédent. Il était convenu que la politique municipale, provinciale, ou fédérale, ne fasse pas partie de nos discussions. Nous n'avons pas donné à M. Neary l'occasion de nous parler, bien que le ministre a fait une contribution utile à nos travaux. M. McRae a la parole.

M. McRae: Au sujet de la même question, monsieur le président, il me semble qu'on ait dit à M. Neary qu'il pouvait parler, si le temps le permettait, et il aurait pu le faire, mais il est parti trop tôt.

Combien de témoins nous reste-t-il à entendre aujourd'hui, monsieur le président?

Le président: M. Thornhill sera le dernier témoin, monsieur McRae.

M. McRae: Il y a deux ou trois qui n'ont pas comparu.

Le président: Certains témoins sont venus et ont refusé de nous parler, d'autres ne sont pas venus de tout.

M. McRae: Je vous comprends.

Le président: Est-ce le désir du comité qu'on entende M. Thornhill?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Thornhill, voulez-vous vous asseoir à la table, s'il vous plaît?

M. Forrestall: Je ne voulais pas me lancer dans une discussion de cette question, parce que nous aurions pu y consacrer toute une heure.

M. Corbin: J'ai invoqué le Règlement mais je n'avais rien d'autre à ajouter. Voilà tout.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: I have been quiet all day too. We have had paraded in front of us some of the finest Liberals in Eastern Canada and I sat here and just listened.

The Chairman: Mr. Thornhill did promise us that he would be extremely brief in the interest of time, knowing our extremely tight schedule. Mr. Thornhill.

Mr. Roland Thornhill (Opposition Development Critic, Nova Scotia Legislature): Well, I thank you, Mr. Chairman, and I thank the members of your Committee for the courtesy that they have afforded me in permitting me to make a few of my views known regarding this very important matter. I really just had not given any thought to the matter that had been brought up as a point of order. But I do trust that my appearance here does not upset the sensitivities of the Committee to too great an extent.

Following the opening of the Halterm facilities in 1970, the Port of Halifax enjoyed a period of prosperity. However, the port facilities have not grown since that time despite talk from Ottawa and from the local government for over four years of creating a second container facility in this area.

• 1725

During the time that we have been sitting idle the Port of Saint John has embarked on a major development program which has resulted in a situation in which that port will soon equal Halifax in container-handling capacity and negotiations are already under way there to surpass us.

There has been a great stream of studies over the last four years, all of which have indicated that a go-ahead on construction of a second facility here would be highly feasible. The Halterm group submitted a proposal to the Province of Nova Scotia in 1973 to build a second container terminal. Not long after that the Metropolitan Area Planning Commission did an in-depth study which recommended that new capacity be built as soon as possible. This was followed by the Fenco Report whose recommendations echoed the MAPC study. A further task force made up of members of the National Harbours Board and the provincial development department followed with another report which made similar recommendations. The Systan Report stated that Halterm was operating at full capacity in 1976 and finally a study undertaken by the Intermodal Transport and Trading Company in 1976 recommended an immediate start on new container facilities to be built in conjunction with inland distribution facilities. This does not end the list. The government has apparently commissioned more studies to determine the validity of the previous studies.

Meanwhile things are happening in Saint John and this, plus the fact that there is a concentrated effort under way in the United States east coast ports, as Mr. Howard has stated, to lure the east coast Canadian business away, will if the trend continues reduce Halifax to merely an alternate port of call rather than a primary one.

[*Traduction*]

M. Forrestall: Je n'ai pas dit grand-chose aujourd'hui non plus. On nous a présenté quelques-uns des meilleurs Libéraux de l'est du Canada, et je me suis contenté de les écouter.

Le président: M. Thornhill nous a promis de ne pas prendre trop de temps, puisqu'il sait que nous avons un horaire très chargé. Monsieur Thornhill, vous avez la parole.

M. Roland Thornhill (Critique du développement de l'Opposition, Législature de la Nouvelle-Écosse): Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier les membres du comité d'avoir bien voulu me donner l'occasion de partager avec vous mes opinions au sujet de cette question très importante. Je n'avais pas prévu qu'on allait invoquer le Règlement à cause de moi. J'espère néanmoins que ma comparution ne gêne pas trop les membres du comité.

Suite à l'inauguration des installations Halterm en 1970, le port d'Halifax a connu une période de prospérité. Cependant, depuis cette époque, nos installations portuaires n'ont pas été élargies ou améliorées, bien que les gouvernements fédéral et provinciaux parlent de construire dans cette région une seconde installation capable de recevoir les cargos à conteneurs.

Pendant que nous étions là à ne rien faire, le Port de Saint-Jean au Nouveau-Brunswick a lancé un programme de développement très important, et maintenant ce port va pouvoir recevoir autant de cargos à conteneurs qu'Halifax, et il cherche même à nous dépasser.

Au cours des dernières quatre années, toute une gamme d'études ont été faites, lesquelles ont indiqué qu'il serait pratique de construire à Halifax une seconde installation pour les cargos à conteneurs. En 1973, le groupe Halterm a soumis au gouvernement de la Nouvelle-Écosse un projet pour la construction d'une deuxième installation pour ces navires. Peu de temps après, la *Metropolitan Area Planning Commission* a fait une étude en profondeur et recommandé qu'on construise cette nouvelle installation le plus vite possible. Le raport Fenco est arrivé à la même conclusion, et un autre groupe d'étude composé de membres du Conseil des Ports nationaux et du ministère de Développement provincial a fait encore une étude, pour arriver à la même conclusion. Le rapport Systan a dit que l'installation Halterm fonctionnait à pleine capacité en 1976, et une autre étude faite par la *Intermodal Transport and Trading Company* cette même année a recommandé qu'on commence aussitôt la construction de la nouvelle installation pour les cargos à conteneurs et qu'on construise en même temps des installations de distribution à l'intérieur de la province. Et ce n'est pas la fin. Il semblerait que le gouverement ait demandé que d'autres études soient faites afin d'évaluer les conclusions des études précédentes.

En attendant, le Port de Saint-Jean s'occupe de sont projet et, comme M. Howard a déjà dit, les ports américains sur la côte est cherchent à nous enlever ce commerce, et ils vont réussir si Halifax se contente d'être au deuxième rang.

[*Text*]

Both the provincial and the federal governments seem to believe issuing endless press releases will make up for the actual building of the required facilities. Some of the announcements which come to mind immediately were made by the local Minister of Development at Port Day in 1973 again at Port Day in 1974 and on numerous other occasions. The current Minister has made the same announcement on the ports facility in Port Day, 1976 and again on April 7 of 1977.

While this talk is going on the federal government is participating in the building of piers in many other places including Quebec City, Three Rivers, Montreal and Hamilton, and from where we sit it is plain to see where the federal priorities lie.

As an example of some of the knowledge that has been exhibited from our local development department, it was stated recently by the Minister that we should keep the subsidy on container traffic to and from Halifax and, indeed, we should increase that subsidy and, as has been adequately stated by Mr. Mingo, there is, in fact, no subsidy on container traffic to and from Halifax. Meanwhile many shipping lines are becoming increasingly concerned and impatient over the inadequate handling capacity of Halifax. Vessels are being required to wait longer periods for berthing space at Halterm and, as I am sure the distinguished members of this Committee know, to shipowners a delay of a few hours a day means substantial losses. They will not wait forever. Shipping is probably the most highly competitive of businesses. Shipping companies are constantly on the look-out for the faster and cheaper routes to use. If they find, as did four major container shippers who left Halifax in 1976, that this port does not offer the capacity required for quick efficient service they will find a port that does.

Halifax, Mr. Chairman, is fortunate to have one of the world's greatest natural harbours situated, as it is, in the most advantageous position to receive a substantial portion of the north Atlantic shipping business. It simply makes no sense for government to delay any longer in establishing the two-crane one-berth container handling facility at the Fairview Cove area. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Thornhill.

Before we adjourn, are there any questions?

Mr. McRae: We may as well have one.

The Chairman: Mr. McRae.

• 1630

Mr. McRae: Yes. I do not in any way question the need and I would support the need. I question your statement that Halifax has been discriminated against in general. Maybe in this particular area we are slow in moving at it—against ports like Toronto and Hamilton, and so on. I know the amount of money that has since been spent in Thunder Bay; this is a bulk port, obviously, it moves a great deal more bulk than moves

[*Translation*]

Les gouvernements provinciaux et fédéral semblent croire que l'émission de toute une série de communiqués de presse suffira et qu'il ne sera pas nécessire de construire les installations nécessaires. Quelques-unes des déclarations qui me viennent à l'esprit sont celles faites par le ministre local du Développement en 1973 et 1974 au cours des célébrations de la "Journée des ports". Le ministre actuel a fait une déclaration semblable lors des mêmes célébrations en 1976, et encore le 7 avril 1977.

Pendant que nous parlons ici, le gouvernement fédéral participe à la construction d'installations portuaires à Québec, Trois-Rivières, Montréal et Hamilton. Il n'est donc pas difficile de comprendre quelles sont les priorités du gouvernement fédéral.

Je vous donnerai un exemple pour montrer jusqu'à quel point notre ministère du Développement est au courant de la situation. Le ministre a dit récemment que nous devrions retenir et même augmenter la subvention dont bénéficient les cargos à conteneurs en provenance d'Halifax et à destination de ce port. Or, comme M. Mingo l'a déjà très bien dit, ces subvention n'existent pas. Dans l'intervalle, beaucoup de compagnies de navigation s'inquiètent et s'impatientent de plus en plus à cause des installations insuffisantes à Halifax. Les bateaux doivent attendre de plus en plus longtemps pour un quai libre à Halterm, et comme vous le savez tous, un retard de quelques heures par jour représente des pertes importantes aux propriétaires des bateaux. Ils ne vont pas attendre indéfiniment. La navigation est une forme d'entreprise des plus concurrentielle, et les compagnies de navigation sont toujours aux aguets pour trouver des routes plus rapides et moins chères. Si elles trouvent qu'Halifax ne peut pas leur donner le service efficace dont elles ont besoin, elles vont trouver un port qui peut le leur donner, comme les quatre compagnies de navigation importantes se servant de cargos à conteneurs qui ont quitté le Port de Halifax en 1976.

Monsieur le président, Halifax est nanti d'un des ports naturels les plus beaux du monde, et ce port jouit d'une situation fort avantageuse pour recevoir une bonne partie du commerce de l'Atlantique nord. Il n'y a plus aucune raison pour laquelle le gouvernement doive retarder la construction, à Fairview Cove, d'une installation ayant deux grues. Merci.

Le président: Merci, monsieur Thornhill.

Y a-t-il des questions de la part des membres, avant que nous ne levions la séance?

M. McRae: Aussi bien en poser au moins une.

Le président: M. McRae a la parole.

M. McRae: Je ne doute pas qu'Halifax ait besoin de cette installation, mais j'hésiterais à dire que ce port souffre de discrimination. Il se peut qu'on agisse plus lentement à Halifax qu'à Toronto ou à Hamilton. On a dépensé beaucoup d'argent à Thunder Bay, mais un plus grand volume de commerce passe par Thunder Bay que par Halifax. Je sais également que Churchill reçoit beaucoup d'argent pour ses travaux de dra-

[*Texte*]

through Halifax. But I also know that, for instance, in terms of dredging, in terms of money, the port that is really getting it today is Churchill, it is to develop the small ports.

So I would not agree that there is that kind of discrimination. I think the question is, how valuable is it? I like the statement that was made by the Charlottetown Chamber of Commerce. I agree with that group—no, I guess it was the Annapolis group. They talked about discriminatory subsidies, where you carefully gave the subsidy not because it was a particular port, but because the need was there and it was good business in the long run.

The other point I would like to make, and the question I would like to put to you and at least ask for your comment, is that it seems to me that you, and practically everyone here today with one or two exceptions, have suggested strongly that subsidies of some kind were necessary for all these things, that these things just will not pay on their own. You cannot go to the bank and do this kind of thing, because you know damn well you will not be able to pay it back. Yet, from the point of view of the community, from the point of view of the East Coast, and the point of view of the national economy, this is important. It is going to pay off from those points of view. It is going to pay the Canadian government, the Canadian people, to have these things done.

I am just suggesting that this is an aid to transportation, and I think when we say the user-pay concept is a valid one we are in a very dangerous position, because money spent may not be returned to the facility by the facility itself, but it will be returned by the nation. I would like you to comment on that.

Mr. Thornhill: Thank you very much, Mr. McRae, and I will be brief. Your first comment was with regard to discriminatory practices, or the fact that Halifax may have been discriminated against. It was demonstrated quite some time ago, as Mr. Howard, I think, has stated, that there was a need, because of the activity in this port, for additional facilities. That need was demonstrated as long ago as 1973. Since that time, no decision has been made to build the additional facilities required in this area. But while this sort of dilatory attitude has been very evident, not only on the part of the federal authorities, but really on the part of our own local authorities, there has been construction of additional facilities. I am not speaking so much of Thunder Bay and the West Coast Canadian ports as, particularly, in the St. Lawrence ports area. Certainly, we feel, as Nova Scotians, that more generous treatment is being given to the facilities in the St. Lawrence area than has been given in Halifax. While we have demonstrated, as Mr. Howard has said, that in the Halifax area we do have the capacity and we have the ability . . .

You see, if you look at Halifax, or you look at this area, there are one or two very few things that you have naturally for success—if you are talking about equation, sort of to equalize the situation across the country. One of the areas we have here that is better than anywhere else in Canada, at least in our opinion, is our port facilities and our positioning, as Mr. Howard has said, on the European-North American route. We feel that this is a natural, and when you have something natural and you start building on it, it usually ends by being

[*Traduction*]

gage, puisque nous cherchons également à encourager les petits ports.

Je ne pense donc pas qu'il s'agisse de discrimination. Il faudrait se demander jusqu'à quel point le commerce de ce port est important. Je suis d'accord avec les déclarations faites par la chambre de commerce de Charlottetown, ou plutôt, d'Annapolis. Ils ont parlé d'accorder des subventions spéciales aux ports qui en ont réellement besoin afin que le commerce en profite à la longue.

Vous nous avez dit aujourd'hui, comme presque tous les autres témoins, à l'exception d'un ou deux, que des subventions sont nécessaires pour le financement de ce genre de commerce. Il est sous-entendu que ce commerce ne peut pas s'autofinancer. On ne peut pas emprunter de l'argent d'une banque ou d'une autre institution financière, puisqu'il serait impossible de le rembourser. Mais, du point de vue des communautés concernées de la côte est en général, et dans le contexte de l'économie nationale, ces subventions valent le coup puisque le peuple canadien et le gouvernement aussi en profiteront à la longue.

Moi, je vois ces subventions comme une sorte d'aide au transport, et il est parfois dangereux de dire que les usagers devraient payer pour ce genre de service. C'est le pays qui bénéficie de ce genre d'investissement et non pas les sociétés ou les compagnies individuelles. Qu'en pensez-vous?

M. Thornhill: Merci, monsieur McRae, et je vais tâcher d'être bref. Vous avez tout d'abord parlé des pratiques discriminatoires dont souffre le port d'Halifax. Comme M. Howard l'a déjà mentionné, à ce qu'il me semble, on a démontré en 1973 déjà, que le port d'Halifax avait besoin d'installations supplémentaires à cause du volume de traffic qui augmentait. Depuis cette époque, aucune décision d'en construire n'a été prise. Pendant que les gouvernements provinciaux évitent à s'engager, ces installations sont construites ailleurs. Je songe d'avantage aux ports du St-Laurent et non pas à Thunder Bay et aux ports de la côte ouest. Nous, de la Nouvelle-Écosse, nous sommes d'avis que les ports du St-Laurent reçoivent plus d'aide que nous, bien que le port d'Halifax ait le potentiel et la capacité!

Il y a quelques facteurs qui expliquent l'importance du port d'Halifax, dont nos installations portuaires existantes et notre position géographique. Comme M. Howard l'a déjà dit, Halifax jouit d'une belle position géographique naturelle pour profiter de commerce entre l'Europe et l'Amérique du nord. Nous sommes d'avis qu'il vaut mieux exploiter l'avantage naturel que d'investir dans un projet artificiel qui n'aura jamais beaucoup de succès. Nous croyons donc que le gouvernement devrait dépenser davantage pour nous aider, pour que

[*Text*]

more successful than if you bring in something artificial that you have no hope of developing. So we have generally felt—and that sort of answers the second question—that this is an area where government involvement and government expenditures will be eventually profitable and makes sense. There are some areas of government expenditure in this Atlantic region that do not make sense. A lot of them have been made, and I do not have to elaborate on them here, but this seems to be one that would.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McRae, and thank you, Mr. Thornhill.

Mr. Thornhill: Thank you.

The Chairman: I would simply like to add this, since this is our last day, to the record: first of all, I did mention this morning all those people who co-operated with us. There are certainly many more who have co-operated with us since our arrival in Newfoundland and through the provinces, and to them a vote of thanks and appreciation for their help and their input into our Committee that has made it so successful. One other person for the members of the Committee who was our kind of liaison officer, our advance woman, is Miss Simone Bergeron who certainly has done a lot of work and made the stay extremely comfortable for all the members.

• 1735

I feel that it has been an extremely informative trip. We have one more day of visiting facilities which we did not have a chance to visit yesterday, and we certainly look forward to coming back to visit you in as near a future as possible.

On that note, once again to all of you from Newfoundland, New Brunswick and Nova Scotia, and those who have taken the time to come up from Prince Edward Island, we appreciate it and we thank you.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Translation*]

tout le monde puisse en bénéficier au maximum. Voilà une réponse à votre seconde question. Il se fait des investissements gouvernementaux dans la région atlantique qui n'ont pas de sens. Beaucoup d'argent a été ainsi dépensé, et point n'est besoin d'élaborer davantage.

Le président: Merci, beaucoup, monsieur McRae et M. Thornhill.

M. Thornhill: Merci.

Le président: Puisque c'est la dernière journée du voyage, je tiens à remercier tous ceux qui ont collaboré avec nous. Je l'ai dit ce matin, mais je voudrais le répéter. Bien des gens ont coopéré avec nous depuis notre arrivée à Terre-Neuve et au cours de notre voyage d'une province à l'autre. Nous tenons à les remercier tous et à exprimer notre appréciation à tous ceux qui ont contribué au succès du voyage. M^lle^ Simone Bergeron s'est occupée de la planification et de la liaison, et elle beaucoup fait pour faciliter notre travail et garantir le succès du voyage.

Nous avons beaucoup appris au cours de ce voyage. Il nous reste un jour pour visiter d'autres installations, puisque nous n'avons pas eu le temps de le faire hier. Il nous fera plaisir de revenir vous voir dans un avenir rapproché.

Encore une fois, je tiens à remercier les provinces de Terre-Neuve, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île du Prince-Édouard. Nous apprécions beaucoup votre coopération.

La séance est levée à l'appel du président.

APPENDIX "TC5"

FOLLOWING IS A COPY OF A TELEX TO THE HONOURABLE OTTO LANG ON OCTOBER 5, 1976

ATTN HON. O. LANG
MINISTER OF TRANSPORT
OTTAWA, ONTARIO

Further to our telex Sept. 21st re Bill C-61 . . .

Members of Atl. Trans. Users Assoc. have not yet rec'd details proposed regulations hence it is difficult to make positive comments or recommendations for modifications required. Assoc. strongly believes that decision making process must rest with the users. Within that concept Assoc. recommends that substantive provisions of Sects. 8-14 and proposed regulations be modified to embrace the following:

1. When a requirement arises for water transport, user is empowered to search for most suitable vessel of any registry. In this search user shall be required to request by telext quotations from such Canadian shipping interests as have indicated in advance that they wish to be included on such list. The user will send copy of his requirements to CTC. User will adv. terms + conditions of carriage and require response within 2 full working days. Canadian Compagnies responding to call for quotations will be required to send copies of their response directly to CTC by telex. Quotation submitted by non-Canadian carriers will be copied to CTC on receipt by the user. User will analyze quotations rec'd from all sources and convert where necessary to a common or uniform basis. In the case of non-Canadian vessels user will be required to add to quotation cost if any of coastal licence fee that may be in effect. Having met above criteria user will be at liberty to utilize least expensive carrier regardless of flag. The decision shall immediately be communicated to CTC by the user if a non-Canadia carrier is to be used including justification of choice.

2. In event no suitable Canadian vessel is available to quote on proposed movement or fails to quote, non-Canadian vessel shall have licence fee waived.

3. Safeguards, if necessary, relative to possible abuse could be implemented through provision of fines.

4. Licence fee determination shall be agreed upon prior to passage of act by a committee formed from representatives of Governments and all interested groups. This

APPENDICE "TC5"

LE TEXTE SUIVANT EST UN EXEMPLAIRE D'UN TÉLEX QUI A ÉTÉ ADRESSÉ À L'HONORABLE OTTO LANG LE 5 OCTOBRE 1976

A l'attention de: L'honorable O. Lang
Ministre des Transports
OTTAWA, (ONTARIO)

Suite à notre télex du 21 setembre au sujet du Bill C-61 . . .

Les membres de l'Atl. Trans. Users Assoc. n'ont pas encore reçu d'exposé détaillé des règlements proposés, par conséquent il est difficile de formuler des observations ou des recommendations explicites au sujet des modifications nécessaires. Notre Association croit fermement que le processus décisionnel doit appartenir aux utilisateurs. En vertu de ce principe notre Association recommande la modification des principales dispositions des articles 8 à 14 et des règlements proposés afin d'y inclure les dispositions suivantes:

1. Lorsqu'il s'avère nécessaire d'utiliser un moyen de transport par eau, l'utilisateur a le droit de chercher le navire le plus approprié de n'importe quelle immatriculation. Au cours de cette recherche, l'utilisateur sera tenu de demander par télex des soumissions aux compagnies de navigation canadiennes qui ont indiqué à l'avance qu'elles désirent être inscrites sur une telle liste. L'utilisateur fera parvenir à la CCT un exemplaire de ses besoins. L'utilisateur communiquera les modalités et les conditions de transport et exigera une réponse dans un délai de deux jours ouvrables. Les sociétés canadiennes répondant à l'appel d'offres seront tenues d'envoyer directement à la CCT des exemplaire de leurs réponses, par télex. L'utilisateur transmettra à la CCT des exemplaires des soumissions que des transporteurs étrangers lui auront fait parvenir. L'utilisateur examinera les soumissions reçues de toutes les sources, et s'il y a lieu, établira une assiette commune et uniforme. Dans le cas de navires étrangers, l'utilisateur sera tenu d'ajouter au coût de la soumission le droit de permis côtier qui peut être en vigueur. Ayant rempli les conditions ci-dessus, l'utilisateur sera libre d'utiliser le moins coûteux des transporteurs quelle que soit sa nationalité. S'il utilisera un transporteur étranger, l'utilisateur devra communiquer sa décision à la CCT, sans délai, il devra justifier son choix.

2. Au cas ou aucun propriétaire de navire canadien approprié ne présente une soumission au sujet du voyage projeté ou néglige de le faire, le navire étranger devra être exonéré du droit de permis.

3. Les garanties, s'il y a lieu, contre des abus possibles pourraient être appliqués au moyen d'amendes.

4. Un comité composé des représentants des divers gouvernements et de tous les groupes intéressés fixera le montant du droit de permis avant l'adoption de la loi. Il

committee should be on going one to allow for periodic review.

You will appreciate it is not possible to cover subject in detail in this telex but Assoc. members prepared to meet with you to expand on this proposal which Assoc. feels goes considerable distance toward meeting your desire to see enactment of Bill C-61.

Craig S. Dickson
Secty, ATUA

devra s'agir d'un comité permanent afin de permettre un examen périodique.

Vous vous rendrez certainement compte qu'il est impossible de traiter ce sujet en détail dans le présent télex, mais les membres de notre Association sont disposés à vous rencontrer afin de développer la présente proposition, et notre Association estime qu'elle contribue ainsi fortement à satisfaire votre désir de faire adopter le bill C-61.

Le secrétaire de l'ATUA
Craig S. Dickson.

WITNESSES—TÉMOINS

MORNING SITTING

From the Atlantic Transport Users Association:

Mr. L. A. Hicks, Chairman;

From the Nova Scotia Federation of Labour:

Mr. J. K. Bell, Secretary-Treasurer;

From the Atlantic Provinces Trucking Association:

Mr. Wesley G. Armour, President,

Mr. Joe Palmar, Past President,

Mr. Arthur Howard, Past President,

Mr. Clarence Thompson, Past President;

From the P.E.I. Potato Marketing Board:

Mr. George MacMurdo, Chairman,

Mr. Donald N. MacKenzie, Member;

From the Canso Development Office:

Mr. Gerald Dale, Member.

AFTERNOON SITTING

From the Halifax Board of Trade:

Mr. Frank Kempster, Chairman,

Mr. Jack Lloyd, Advisor;

From the Halifax/Dartmouth Port Commission:

Mr. J. Mingo, Chairman,

Mr. James Clarke, Executive Director;

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:

Mr. Ramsay Armitage, Assistant General Manager;

From the Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade:

Mr. H. E. Smale, Executive Manager;

From the Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce:

Mr. J. F. Aspin, Chairman;

From Halicon:

Mr. F. H. Howard, President;

Mr. Roland Thornhill, Opposition Development Critic, Nova Scotia Legislature.

SÉANCE DU MATIN:

De l'Atlantic Transport Users Association:

M. L. A. Hicks, président;

Du Nova Scotia Federation of Labour:

M. J. K. Bell, secrétaire-trésorier;

De l'Atlantic Provinces Trucking Association:

M. Wesley G. Armour, président,

M. Joe Palmar, ancien président,

M. Arthur Howard, ancien président,

M. Clarence Thompson, ancien président;

Du P.E.I. Potato Marketing Board:

M. George MacMurdo, président,

M. Donald N. MacKenzie, membre;

Du Canso Development Office:

M. Gerald Dale, membre.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Du Halifax Board of Trade:

M. Frank Kempster, président,

M. Jack Lloyd, conseiller;

Du Halifax/Dartmouth Port Commission:

M. J. Mingo, président,

M. James Clarke, directeur exécutif;

De l'Atlantic Provinces Transportation Commission:

M. Ramsay Armitage, gérant général adjoint;

De l'Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade:

M. H. E. Smale, gérant exécutif;

Du Greater Charlottetown Area Chamber of Commerce:

M. J. F. Aspin, président;

De Halicon:

M. F. H. Howard, président;

M. Roland Thornhill, Critique de l'Opposition en matière de développement, Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse.

GOVT PUBNS

BINDING SECT. JUN 11 1980

GOVT PUBNS